

Das Wirtschaftsleben
der Stadt Münster (Westf.) in seiner
räumlichen Struktur - eine Analyse und
Synthese

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der
Wirtschaftswissenschaft durch die Rechts- und Staatswissenschaftliche
Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster

vorgelegt von
Hubert Welp
aus Senden bei Münster

1963



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555204_0001

Das Wirtschaftsleben der Stadt Münster (Westf.) in seiner
räumlichen Struktur - eine Analyse und Synthese

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors
der Wirtschaftswissenschaft durch die Rechts- und
Staatswissenschaftliche Fakultät der Westfälischen
Wilhelms-Universität Münster

vorgelegt von

Hubert W e l p

aus Senden bei Münster

1963

1. Berichterstatter: Prof. Dr. v. G e l d e r n - Crispendorf

2. Berichterstatter: Prof. Dr. P r e d ö h l

Dekan: Prof. Dr. S c h e l s k y

Tag der münd -
lichen Prüfung : 31. Januar 1963



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	1
A. Ziel und Methode	1
Erster Teil	
B. Die geographischen und historischen Grundlagen Münsters im Überblick	5
I. Die geographischen Grundlagen	5
1. Die zentrale Lage Münsters in der Münster- schen Bucht	5
2. Die geologischen und klimatischen Verhält- nisse	8
3. Die verkehrsgeographische Lage	10
II. Der Werdegang Münsters von seinen Anfängen bis zur Gegenwart	16
1. Die Domimmunität als Keimzelle der Stadt Münster	17
2. Die ersten Ansätze der Entwicklung zur Geschäfts-, Handels- und Verwaltungsstadt	20
3. Das starke Wachsen der Stadt gegen Ende des 19. und mit Beginn des 20. Jahrhunderts in- folge neuen wirtschaftlichen Aufschwunges unter besonderer Berücksichtigung der Ein- gemeindungen	24
Zweiter Teil: Eine wirtschaftsgeographische Gesamtana- lyse	30
C. Der außerstädtische und innerstädtische Verkehr - Verkehrslinien und Belastung in ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Stadt Münster	30
I. Der Eisenbahnverkehr in seiner Stellung zur verkehrsgeographischen Erschließung der wei- teren Umgebung Münsters	30
1. Der Personenverkehr	30
2. Der Güterverkehr	35
II. Der Omnibusverkehr in seiner Stellung zur ver- kehrsgeographischen Erschließung der näheren Umgebung Münsters	
1. Die Verkehrsträger	38
2. Die Verkehrslinien	39

	<u>Seite</u>
III. Der innerstädtische Verkehr in seiner Bedeutung für die verkehrsmäßige Erschließung des Stadtgebietes	42
1. Der städtische Omnibus- und Obusverkehr und ihre Hauptkonzentrationspunkte	43
2. Der übrige Kraftfahrzeugverkehr auf den Hauptstraßen des Stadtkernes und seine kritische Betrachtungsweise	47
IV. Der Stadthafen	54
V. Der Pendlerverkehr der Stadt Münster als Arbeits- und zentraler Ort	57
1. Die Einpendler	57
2. Die Auspendler	61
3. Die Pendlerbilanz	62
D. Münster als bedeutender Standort und Träger wichtiger zentraler Funktionen	62
I. Der Handel	63
1. Die räumliche Struktur des Einzelhandels	63
a) Die Lokalisation des Altstadtgeschäftlebens	64
aa) Die City-Geschäftsstraßen	66
bb) Die City-Nebengeschäftsstraßen	73
b) Die Lokalisation des Geschäftslebens in den Neustadtbezirken	84
aa) Gievenbeck	84
bb) Uppenberg	87
cc) Mauritz	91
dd) Hafen	95
ee) Geist	100
c) Der einkaufsmäßige Einzugsbereich	106
d) Die Grundstückspreise in den Geschäftsstraßen und ihre Entwicklung	112
e) Eine Gesamtdarstellung und Schlußbetrachtung des münsterschen Einzelhandels	114
2. Die Märkte	117
a) Der Wochenmarkt	117
b) Der Jahrmarkt (Send)	121
3. Der Großhandel	123

	<u>Seite</u>
II. Die städtischen Energieversorgungsbetriebe	128
III. Die Standorte und Funktionsbereiche der übrigen zentralen Einrichtungen und Berufe	129
1. Die zentralen Verwaltungsinstitutionen	129
a) der Stadt, des Kreises usw.	129
b) des Bundes	130
c) des Landes	132
2. Die zentralen Institutionen wirtschaftlicher Prägung	133
a) allgemeine	133
b) besondere	138
3. Die zentralen Institutionen des Bildungswesens und der Kulturpflege	143
a) bildende	143
b) kulturelle	148
4. Die zentralen Institutionen sozialer, sanitärer und sportlicher Prägung	150
a) soziale	150
b) sanitäre	152
c) sportliche	153
5. Die zentralen Berufe	154
6. Ergebnis	157
E. Die Stellung und Entwicklung der Landwirtschaft des münsterschen Stadtgebietes unter Berücksichtigung der stetigen Ausweitung der Siedlungs- und Gewerbebetriebsflächen	159
I. Die landwirtschaftlichen Betriebe	159
II. Die Gartenbaubetriebe	163
III. Die Rieselfelder	165
F. Die Stellung des Handwerks im Rahmen der münsterschen Wirtschaftszweige	168
I. Die Struktur und die Standorte des münsterschen Handwerkes	
II. Die Entwicklung des münsterschen Handwerkes in der Nachkriegszeit	176
G. Die Lokalisation der münsterschen Industrie	181
I. Die Industrie in der Vorkriegszeit	182
II. Die Aufwärtsentwicklung der münsterschen Industrie nach dem 2. Weltkrieg	183

	<u>Seite</u>
1. Ursachen und Gründe für die Nachkriegsentwicklung	183
2. Die Stellung bzw. Hilfeleistung der Stadt Münster bei der An- bzw. Umsiedlung von Industriebetrieben	184
III. Die Hauptindustriearrondierungen des Stadtgebietes	186
1. Der Stadthafen als das erste geschlossene Industrie- und Gewerbegebiet Münsters	186
2. Das neuentstandene Industriegebiet auf der Loddeneide, ehemaliges Flughafengelände	192
3. Das neuerschlossene Industriegebiet am Königs- weg zwischen Dortmund-Ems-Kanal, Hammer Straße und Umgehungsbahn	196
4. Das neuerschlossene Industrie- und Gewerbe- gebiet an der Mersmannsstiege zwischen Weseler Straße und Bahnkörper	199
5. Die Industriestandorte auf dem Gelände der ehemaligen Weißenburgkaserne	201
6. Die Industriestandorte am Dahlweg, Alfred- Krupp-Weg, der Friedrich-Ebert-Straße und Scheibenstraße	203
7. Das neuerschlossene Industrie- und Gewerbe- gebiet im Norden der Stadt am Nienkamp	207
8. Sonstige wichtige Industriestandorte in ihrer Streulage über dem Stadtgebiet	210
IV. Eine Gesamtbetrachtung der münsterschen Industrie	215
1. Die Struktur der münsterschen Industrie	215
2. Die wirtschaftliche Bedeutung und Leistungs- fähigkeit der münsterschen Industrie	219
Dritter Teil: Eine wirtschaftsgeographische Synthese	224
H. Die Gesamtheit der wirtschaftsgeographischen Erschei- nungen in den einzelnen Stadtteilen unter Berücksich- tigung ihrer räumlichen Ordnung	224
I. Die Alt-Stadt	224
II. Die Neu-Stadtteile	229
a) Gievenbeck	229
b) Uppenberg	232
c) Mauritz	236
d) Hafen	239
e) Geist	243

I. Versuch einer wirtschaftsgeographischen Gliederung Münsters in seiner Gesamtheit	248
I. Die wirtschaftsgeographischen Viertel-Bildungen	248
1. Die Landwirtschaftsviertel	248
2. Die Geschäftsviertel	249
3. Die Handwerksviertel	251
4. Die Industrieviertel	252
5. Die Verwaltungsviertel	253
6. Zusammenfassung	253
II. Das Wirtschaftsbild Münsters in seiner Gesamtheit	254
J. Schlußwort	259
Schriftenverzeichnis	

Einleitung

A. Ziel und Methode

Die vorliegende Studie ist eine wirtschaftswissenschaftlich-geographische Untersuchung im Hinblick auf die wirtschafts-geographische Struktur Münsters, einer Großstadt in der Münsterschen Bucht mit mehr als 180.000 Einwohnern und einer über 1.000 Jahre alten Geschichte. Ihr Bevölkerungszuwachs belief sich von 1950-1960 auf 59.741 Einwohner und zeigte demzufolge mit 49,6 % den größten prozentualen Bevölkerungsanstieg unter allen Großstädten Nordrhein-Westfalens selbst vor Düsseldorf (= 36,8 %) und Köln (= 32,8 %) und charakterisiert damit das starke dynamische Wachstum dieser Stadt, das sich sowohl im äußeren Siedlungsbild als auch in der inneren Struktur und räumlichen Gliederung der Stadt mehr oder weniger stark abzeichnet.

Wie bereits angedeutet, bezieht sich die nachfolgende Studie auf eine Untersuchung der gesamten Wirtschaftsstruktur Münsters, um diese Stadt in ihrer Gesamtheit und wirtschaftsgeographischen Bedeutung und Stellung unter Einbeziehung aller Wirtschaftszweige und deren Lokalisationstendenzen zu erfassen, so daß das gestellte Thema nicht an Aktualität entbehren dürfte.

Während in dem 1. Teil der Vollständigkeit halber und des besseren Verständnisses der nachfolgenden Ausführungen ein kurzer Abriß über die geographischen und historischen Grundlagen Münsters gegeben wird, stellt die Untersuchung des 2. Teiles eine wirtschaftsgeographische Gesamtanalyse dar, die eine Aufzeichnung, Durchleuchtung und Klärung der gegenwärtig vorgefundenen wirtschaftsgeographischen Erscheinungen unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Ordnung vornimmt. Neben dem Versuch der Herauskristallisierung und Herausstellung der Zentralität Münsters für einen weiten ihn umgebenden Raum wird auch vor allem auf die Bedeutung und Entwicklung der Wirtschaftszweige Landwirtschaft, Handwerk und Industrie eingegangen, wobei insbesondere Wert darauf gelegt wird, den

Gründen einer verstärkten Nachkriegsindustrialisierung Münsters nachzugehen mit der Darlegung, ob und inwieweit dadurch gegebenenfalls eine Veränderung in der Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie eine Änderung des Siedlungsbildes Münsters eingetreten ist, das während seiner jahrhundertelangen Geschichte als Bischofs-, Verwaltungs-, Handels- und Geschäftsstadt fungierte.

Die wirtschaftsgeographische Analyse liefert ihrerseits die Grundlagen für die nachfolgende wirtschaftsgeographische Gesamtsynthese des 2. Hauptabschnittes, in dem die Besonderheiten der einzelnen Stadtbezirke Münsters (Altstadt, Gievenbeck, Uppenberg, Mauritz, Hafen und Geist) durch regionale Betrachtungsweise herauskristallisiert werden bei gleichzeitiger Darstellung ihrer Hauptwirtschaftsstruktur und der räumlichen Ordnung der vorgefundenen wirtschaftsgeographischen Erscheinungen. Darüber hinaus wird aber letztlich der Versuch einer gesamten wirtschaftsgeographischen Gliederung Münsters nicht außer acht gelassen, die abschließend einen Überblick über die wirtschaftsgeographischen Viertelbildungen und das Wirtschafts- und Sozialbild Münsters in seiner Gesamtheit vermittelt.

Somit besteht das Hauptziel und Anliegen dieser Arbeit in der Untersuchung des gesamten münsterschen Stadtgebietes im Hinblick auf seine vielseitigen wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten und Erscheinungsformen, deren Lokalisationstendenzen sowie Darstellung, Begründung und Deutung ihrer Zusammenhänge, Eigenarten und Besonderheiten, um letztlich die Individualität Münsters als wirtschaftsgeographische Erscheinung analysieren zu können.

Die Untersuchungen und Darstellungen des Verfassers stützen sich vorwiegend auf eigene Ermittlungen, Beobachtungen und Befragungen. Die Untersuchungsergebnisse wurden zum Teil auf doppelte Weise, und zwar durch die kartographische Darstellung und den beschreibenden Text festgehalten. Die kartographische Darstellungsweise ermöglicht es, einen besseren Gesamtüberblick über manche wirtschaftsgeographische Gegebenheit

zu gewinnen.

Alle wirtschaftsgeographischen Erscheinungen der Stadt Münster aufzudecken, ihrer Verbreitung nachzugehen und deren Ursachen zu finden, worum sich der Verfasser so gut wie möglich bemühte, kann letztlich nur als Versuch gedeutet werden. Die moderne Stadt gilt nämlich als das komplizierteste Glied unserer hochorganisierten Kulturlandschaft und als die höchstentwickelte Form menschlichen Zusammenlebens ¹⁾. Sie ist nach Schöller ²⁾: "Steigerung und Verdichtung des Lebens, Ausdruck und Konzentration eines landschaftlichen Typus und zugleich seine individuelle Überhöhung. Kraus ³⁾ charakterisiert die Stadt wirtschaftswissenschaftlich als zentralen Ort, an dem für einen größeren Umkreis, zu dem viele Siedlungen gehören, Güter und Dienste angeboten werden, die nicht überall zu haben sind. Ihre Individualität herauszuarbeiten und ihre Eigenart einzukreisen, gehört daher zu den schwersten aber auch zu den fruchtbarsten und schönsten Aufgaben der Stadtgeographie ⁴⁾, was allerdings vielseitige Probleme aufwirft.

Alle Problemuntersuchungen und Einzelanalysen haben letztlich im Hinblick auf die Stadt als kulturgeographische Erscheinung zu erfolgen. Im Grunde geht es doch um das Gefüge, das Bild und die Funktionen der städtischen Landschaft, sie als Ganzes zu sehen und zu werten. Diese übergeordnete Zielsetzung darf dabei nicht übersehen werden ⁵⁾. Das Werten und die Erkenntnis von Strukturen verlangt schließlich einen Einblick in die Erscheinungen. Aus dem geistigen Verhalten des wirtschaftenden Menschen sind Ordnungsprinzipien abzuleiten, die eine bestimmte Verteilung im Raume, eine räumliche Ordnung

-
- 1) Schöller, P.: Vom Geist und Lebensstil der Stadt - Anmerkungen und Gedanken zur individuellen Stadtgeographie, in: Wirtschafts- und Sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands, S. 45
 - 2) Schöller, P.: a.a.O., S. 46
 - 3) Kraus Th.: Neuwied, seine Eigenart unter den Städten des Mittelrheins, S. 25
 - 4) Schöller, P.: Vom Geist und Lebensstil der Stadt - Anmerkungen und Gedanken zur individuellen Stadtgeographie, in: Wirtschafts- und Sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands, S. 45
 - 5) Schöller, P.: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie, in Erdkunde, 1953, Bd. VII, S. 161

bewirken können ¹⁾, eine Tatsache, die auch insbesondere von der Wirtschaftsgeographie zum tieferen Verständnis und Erkennen der landschaftlichen Gruppierung ²⁾ zu beachten ist, denn Häufung und Streuung, Agglomeration und Dispersion sind Ausdruck typischer menschlicher Verhaltensweisen im Raume ³⁾. Alle anthropogeographischen Erscheinungen mit irgendwelchen Beziehungen zur Wirtschaft, unterliegen stetigen Einwirkungen auf ihre Lokalisierung, und die "Standortkräfte drängen alle ökonomischen Betriebe zu Ortsveränderungen oder zu innerem Wandel" ⁴⁾. Darum versuchen wir zu erkennen, was ist.

Einige Ausführungen dieser Arbeit fußen zum Teil auf einer vom Verfasser bereits durchgeführten Untersuchung über das Geschäftsleben der Altstadt von Münster (unveröffentlichtes Manuskript).

-
- 1) Kraus, Th.: Räumliche Ordnung als Ergebnis geistiger Kräfte, in: Individuelle Länderkunde und räumliche Ordnung, S. 57
 - 2) Derselbe, ebenda, Seite 62
 - 3) Derselbe: Häufung und Streuung als raumordnende Prinzipien, in: Individuelle Länderkunde und räumliche Ordnung, S. 106
 - 4) Derselbe: Räumliche Ordnung als Ergebnis geistiger Kräfte, in: Individuelle Länderkunde und räumliche Ordnung, S. 63

ERSTER TEIL

B. Die geographischen und historischen Grundlagen Münsters im Überblick

I. Die geographischen Grundlagen

1. Die zentrale Lage Münsters in der Münsterschen Bucht

Geographisch gesehen ist die Stadt Münster der Mittelpunkt eines größeren, in sich geschlossenen natürlichen Raumes, der Münsterländischen Tieflandsbucht, die man schlechthin als das "Münsterland" bezeichnet. Sie findet ihre natürlichen Grenzen im Norden bzw. Nordosten durch den Teutoburger Wald, im Osten durch das Eggegebirge und im Süden durch den Haarstrang, dem angrenzenden Sauerland und das Ruhrgebiet. In nordwestlicher Richtung geht die Münstersche Bucht als weite dreieckige Ebene in das holländische Tiefland über und findet dort ihre natürliche Fortsetzung. Die zentralgelegene Stadt Münster hat diesem breiten Landschaftsgürtel ihren Namen verliehen. Wie der Name Münstersche Tieflandsbucht schon sagt, handelt es sich um ein flachlagerndes und ebenes Gebiet, das etwa 50 m über dem Meeresspiegel liegt. Nur durch einzelne Höhenzüge, die eine mittlere Höhe von etwas mehr als 100 m erreichen, erfährt die Landschaft eine schwache Gliederung. Als bedeutendste Erhebungen wären hier die Baumberge bei Billerbeck, westlich von Münster und die Beckumer Berge im Südosten der Bucht zu nennen. Der Süden des Gebietes wird in erster Linie von der Lippe, die in ostwestlicher Richtung verläuft, entwässert. Die nördlichen und östlichen Teile der Bucht befinden sich im Einzugsgebiet der Ems. Keiner dieser beiden bedeutendsten Flüsse der Bucht berührt die Stadt Münster. Sie wird lediglich von der kleinen Aa von Südwesten nach Nordosten durchströmt. Sie entspringt in den Baumbergen und mündet etwa 15 km unterhalb

des Stadtgebietes in die Ems. Die Werse durchfließt jedoch nur an der östlichen Stadtgrenze städtisches Gebiet.

Die maximale west-östliche Ausdehnung der Münsterschen Bucht beläuft sich auf rd. 160 km und erstreckt sich von der holländischen Grenze bei Bocholt bis zum Eggegebirge, östlich Paderborn. Eine wesentlich geringere Ausdehnung zeigt sich in nord-südlicher Richtung vom Teutoburger Wald, östlich Rheine, bis zum Haarstrang mit maximal 85 km. Etwa im Schnittpunkt dieser beiden maximalen Süd-Nord- und West-Ost-Achsen liegt die Stadt Münster. Die Entfernung zur holländischen Grenze beträgt etwa 60 km, zum Teutoburger Wald rd. 35 km, zum Eggegebirge rd. 100 km und bis zum Haarstrang rd. 50 km in der Luftlinie.

Münster ist schon seit dem frühen Mittelalter der zentralgelegene Handels-, Verwaltungs- und kulturelle Mittelpunkt des genannten Gebietes. Die Stadt Münster und das Münsterland sind daher eine mensch- und landschaftsgebundene Einheit. Das Werden und die Entwicklung des Münsterlandes wurde in all seinen Sparten in ausschlaggebender Weise durch den zentralen Siedlungspunkt Münsters bestimmt. Es ist die einzige Großstadt dieses Raumes und von Kleinstädten sowie einer Vielzahl kleiner und kleinster Orte umgeben, die vorwiegend landwirtschaftlich orientiert sind.

Verwaltungsmäßig gehört das Münsterland dem Regierungsbezirk Münster an. Die landschaftlichen Grenzen sind somit mit den territorialen Grenzen identisch, abgesehen vom Osten der Münsterschen Bucht, wo der Regierungsbezirk Detmold in das Gebiet hineinreicht. Mit zehn Landkreisen besitzt der Regierungsbezirk Münster eine Flächenausdehnung von 7 295 qkm. Er ist demzufolge nach Arnsberg der zweitgrößte Regierungsbezirk des Landes Nordrhein-Westfalen.

Ringförmig, allerdings mit ziemlich weiten Ausbuchtungen nach Norden, legt sich der Landkreis Münster um das Stadtgebiet. Im Süden grenzt das Stadtgebiet an die Landgemeinden Hilstrup und Amelsbüren, im Westen an die Landgemeinden Albachten, Roxel und Nienberge. Die nördliche Begrenzung erfolgt durch die Landgemeinde St. Mauritz, deren Gebiet in Form

eines schmalen Zipfels nach Süden umbiegt und sogar einen Teil der östlichen Stadtgrenze bildet. Der nördliche Teil der östlichen Grenze verläuft unmittelbar längs des Dortmund-Ems-Kanals, die sich dann stärker nach Osten verschiebt, so daß sich ein Teil des Stadtgebietes bis auf die gegenüberliegende Seite des Kanals erstreckt. Im Osten und Südosten ergänzen schließlich die Landgemeinden Wolbeck und Angelmodde die Gesamtgrenze.

Obwohl zwar die Industrie auch im Münsterland Fuß gefaßt hat, konnte es seinen ländlich-agrarischen Charakter weitgehendst wahren. Industriebetriebe sind vorwiegend in Streulage über dem Gebiet anzutreffen und bilden daher keinen größeren geschlossenen industriellen Bezirk. Die stärkste Industrialisierung in den Orten der nahen Umgebung Münsters weist die nördlich von Münster gelegene Kleinstadt Greven auf, wo sich zahlreiche Textil- und Bekleidungsfabriken angesiedelt haben. Darüber hinaus hat noch Nottuln, westlich von Münster, einige Bedeutung auf dem Textilsektor erlangen können. In Hilstrup, südlich des Stadtgebietes, ist dagegen die eisen- und metallverarbeitende sowie die chemische Industrie beheimatet, deren Standorte durch die Nähe der Schiene und des Dortmund-Ems-Kanals sehr begünstigt wurden. Ferner sind noch die metallverarbeitenden Betriebe in Telgte und Nottuln erwähnenswert. Diese genannten Orte mit industriellem Charakter sind lediglich zum gewerblichen Mittelpunkt ihrer engeren rein ländlichen Umgebung geworden und konnten in keiner Weise einen negativen Einfluß auf die Entwicklung der zentralgelegenen Großstadt Münster ausüben, wenn man vielleicht von der Abwerbung einiger Arbeitskräfte absieht. Daher ist die Bevölkerung innerhalb der Gebiete der näheren Umgebung von Münster - sie umfaßt in etwa den Landkreis Münster - bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse jeglicher Art sehr stark auf Münster ausgerichtet, zumal diese Großstadt der Hauptabsatzmarkt der ländlichen Erzeugnisse darstellt. Insofern rechtfertigt es sich, diesen Bereich, den Landkreis Münster, zum engeren Hinterland der Stadt Münster - der sowohl die Funktionen höherer als auch einfacher Art zufallen - zu rechnen ¹⁾.

¹⁾Seraphim, HJ: Die Existenzgrundlagen der Bevölkerung in der Stadt Münster, Sonderdruck Nr. 21, S. 4-5

Zum weiteren Hinterland Münsters - es umfaßt das übrige Münsterland - gehören die Landkreise Coesfeld, Borken, Ahaus, Steinfurt im Westen, Tecklenburg im Norden, Warendorf und Beckum im Osten und schließlich Lüdinghausen im Süden des Bezirkes, die ausschließlich mit den Funktionen höherer Art nach Münster tendieren. Diese Kreisstädte haben durch ihre Verwaltungsfunktion bereits eine gewisse Eigenständigkeit erreichen können, so daß die ländlichen Siedlungen ihrer Umgebung mit den Funktionen einfacher Art auf sie ausgerichtet sind.

Der Kreis Recklinghausen geht als Einzugsbereich, wenn man den verwaltungsmäßigen außer acht läßt, der Stadt Münster ganz verloren, ebenso der südliche Teil des Kreises Lüdinghausen. Hier macht sich schon der Einfluß des Ruhrgebietes sehr stark bemerkbar, gleichfalls beim südlichen Teil des Landkreises Beckum.

Die westlichen Landkreise des Münsterlandes - wo vor allem längs der holländischen Grenze in den Städten Rheine, Gronau und Bocholt die Textil- und Bekleidungsindustrie beheimatet ist - sind wiederum mit Ausnahme des Kreises Borken - Ruhrgebiet - bezüglich höherer Funktionen stark auf Münster ausgerichtet. Demgegenüber tendiert der nördlich gelegene Landkreis Tecklenburg, in dem der Bergbau vorherrscht, stark nach der benachbarten Großstadt Osnabrück.

2. Die geologischen und klimatischen Verhältnisse

In seiner Gesamtheit stellt das Münsterland und somit auch die Stadt Münster ein großes Sandbodengebiet dar, das eiszeitlichen Ursprungs ist. In dieses Gebiet ist jedoch ein umfangreicher Flächenkomplex mit kreidezeitlichen Lehm- und Tonböden eingelagert. Er erstreckt sich mit einigen Unterbrechungen von den Baumbergen im Nordwesten bis zu den Beckumer Bergen im Südwesten. Von Süden nach Norden durchzieht der Uppenberger Geestrücken das Stadtgebiet Münster. Diese Endmoräne, bestehend aus lockeren Anhäufungen von Sanden und Kiesen aus der Eiszeit, steigt bis zu 69 m über

dem Meeresspiegel an und ist von der Aa, Emmer und Werse gegliedert ¹⁾. Dieser Flachrücken bedeckt etwa 27,5 qkm, wovon 12,3 qkm auf das Stadtgebiet Münster entfallen. Von Nordwesten her schieben sich die Roxeler Riedel in das Stadtgebiet. Sie umfassen 51,6 qkm; 21,4 qkm gehören davon zum Stadtkreis. Im Osten beträgt der Anteil der Stadt an der Wolbecker Sandebene 21,6 qkm bei einer Gesamtfläche von 121,4 qkm. Im gesamten Stadtgebiet Münsters befinden sich demzufolge Böden aller Art. Der Nordwesten ist charakterisiert durch Lehm- und Lössböden, die den Kreideuntergrund bedecken. Während von Norden bis Süden im Zuge des Uppenberger Geestrückens Sandböden an die Oberfläche treten, wechseln im Osten Lehm und Sand einander ab.

Die verschiedenartigen Böden waren standortbestimmend für Kiesgruben, Ziegeleien sowie Kalksandsteinwerke. Für die Wasserversorgung der Stadt und für die Brauereien ist der mächtige Kiessandrücken von eminenter wirtschaftlicher Bedeutung.

Die mächtigen Steinkohlenflöze des Ruhrgebietes - südwestlich von Münster - finden nach Norden hin ihre natürliche Fortsetzung bei wesentlich größeren Tiefen von etwa 1400 m im münsterischen Stadtgebiet. Da bereits im Ruhrgebiet mehrere Grenzbetriebe des Kohlenbergbaues infolge der ständig wachsenden Konkurrenz des Erdöls stillgelegt wurden, ist wohl kaum anzunehmen, daß der Kohlenbergbau weiter nach Norden vordringen wird, wo immer gewaltigere Kreideschichten das Deckgebirge bilden.

Abschließend soll noch kurz auf die klimatischen Verhältnisse Münsters eingegangen werden, da sie für die Landwirtschaft des Stadtgebietes eine große Rolle spielen. Das Klima des Raumes Münster steht unter starkem Einfluß der Meeresnähe. Die Entfernung Münsters zur Nordsee beträgt nicht mehr als 200 km. Da das Land nach Westen hin völlig offen ist, können sich die maritimen Einflüsse ungehindert auswirken, so daß die Temperaturen verhältnismäßig ausgeglichen sind ²⁾.

1) Müller-Wille: Der Landkreis Münster, S. 36-37

2) Derselbe, ebenda, S. 16-19

Während der Wintermonate herrschen vorwiegend Südwestwinde neben Ostwinden, die warmfeuchte bzw. kalttrockene Luftmassen einströmen lassen. Der Sommer dagegen zeichnet sich mit West- und Nordwestwinden aus und gestaltet das Klima regnerisch, was im allgemeinen für ganz Deutschland charakteristisch ist. Er ist daher am regenreichsten, was sich oft nachteilig auf die Erntezeit auswirkt. Dann folgen hinsichtlich Niederschläge meistens Herbst und Winter sowie in größeren Abständen der Frühling. Die mittlere Jahrestemperatur erreicht nur $8,9^{\circ}\text{C}$. Die Herbsttemperaturen liegen gewöhnlich um $1,5^{\circ}\text{C}$ höher als die des Frühlings, so daß die gemäßigten Herbsttemperaturen die Feldarbeiten bis in den November hin begünstigten. Bei etwa 156 Regentagen beträgt die mittlere jährliche Niederschlagsmenge in Münster rd. 750 mm. In den ausgesprochenen Küstengebieten beläuft sich dagegen die Zahl der Regentage auf etwa 178, was als Vergleich dienen möge. Die mittlere frostfreie Zeit beträgt 180 Tage und umfaßt die Zeit vom 27. April bis 25. Oktober.

Aus den obigen Darlegungen geht hervor, daß sich Münster sowie sein weiterer Raum durch relativ hohe Niederschlagsmengen, hohe Luftfeuchtigkeit und gemäßigte Temperaturen auszeichnet. Der hohe Feuchtigkeitsgehalt der Luft mag mitbestimmend gewesen sein für die Standortwahl bedeutender Textilbetriebe, insbesondere der Baumwollspinnereien innerhalb des münsterschen Raumes.

3. Die verkehrsgeographische Lage

In verkehrsgeographischer Sicht ist die Stadt Münster nicht nur zentraler Punkt der Münsterschen Bucht, sondern ein ebenso bedeutender Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege aus den westdeutschen, norddeutschen und nicht zuletzt den mitteldeutschen Gebieten. Münster liegt sozusagen im Berührungspunkt des westdeutschen und norddeutschen Raumes und bildet darüber hinaus eine Mittellage zwischen dem westlichen Grenznachbarn Holland und Mitteldeutschland. Somit ist verständlich, daß bereits das mittelalterliche Straßennetz in

besonderer Weise von der verkehrsgeographischen Lage Münsters her bestimmt wurde, im Gegensatz zu vielen aufblühenden Industriestädten, wie zum Beispiel das Ruhrgebiet, wo erst Bergbau und Schwerindustrie im vergangenen Jahrhundert den Ausbau von guten Verkehrswegen erforderlich machten.

Die wichtigsten Verkehrswege waren von jeher die Nord-Südverbindungen vom Rhein zur Nordsee, die größtenteils über Münster führten. All diese günstigen verkehrsgeographischen Faktoren haben natürlich die Gründung und Weiterentwicklung der Stadt Münster in beträchtlichem Maße mit bestimmt, obwohl im münsterschen Raume ein größerer schiffbarer Strom als verkehrslenkende Kraft fehlte.

Während bis ins 18. Jahrhundert die Straßenführung topographisch nicht unbedingt festlag, - die Routen nahmen des öfteren einen wechselnden Verlauf, je nach Geländepassierbarkeit sowie Lage der Zollhäuser und Wegesperren -, begann man im 19. Jahrhundert mit dem Ausbau der modernen Verkehrsstraßen im Zuge der alten Wegeführung ¹⁾. Die alte Verbindungsstraße vom Rhein zur unteren Weser und Elbe wurde zwischen den Jahren 1811 und 1815 unter Napoleons Herrschaft als erste breite Kunststraße ausgebaut. Sie ist heute noch eine der wichtigsten Fernstraßen, die aus Südwesten vom Niederrhein als Bundesstraße 51 über die Weseler Straße in die Stadt Münster einmündet und in nordöstlicher Richtung über Telgte, Iburg, Osnabrück, Bremen und Hamburg verläuft. Somit stellt sie eine sehr bedeutende Verkehrsader zwischen Niederrhein und norddeutschem Raum her, auf der sich ein sehr starker Kraftfahrzeugverkehr abspielt. Neben der Bundesstraße 51, die die Fernstraße 235 - ebenfalls aus dem Herzen des Ruhrgebietes kommend - einige km südwestlich Münsters bei Albachten aufnimmt, nimmt noch eine weitere wichtige Bundesstraße Nr. 54 aus dem östlichen Teil des Ruhrgebietes über die Hammer Straße im Süden ihren Lauf über Münster und stellt in nordwestlicher Richtung über die Steinfurter Straße die Verbindung zu den Niederlanden her. Die Städte Borghorst,

1) Müller-Wille, W: Der Landkreis Münster, S. 272-274

Burgsteinfurt, Ochtrup und Gronau werden von dieser Linie berührt. Nach Norden bestehen durch die Kreuzung mit der Bundesstraße 70 nordwestlich Burgsteinfurt und bei Ochtrup durch die Abzweigung der Bundesstraße 403, unweit der holländischen Grenze, gute weiterführende Verbindungen bis an die Nordseeküste.

Eine besondere Stellung nimmt die Bundesstraße 64 im Südosten des Gebietes als Sammellinie des Verkehrs aus den Räumen Lippestadt, Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld, Herford, Minden und Paderborn ein und führt ihn bei Telgte über die Bundesstraße 51 über Münster nach Westen bzw. Südwesten ins Ruhrgebiet oder zum Rheinland weiter. Von Norden gelangt die Bundesstraße 219 über Ibbenbüren und Greven in die Stadt.

Alle Bundesstraßen des weiten münsterschen Raumes konzentrieren sich auf Münster und übernehmen von dort aus wichtige Verteilerfunktionen des Verkehrs nach sämtlichen Richtungen.

Diese Fernstraßen erfahren eine weitere Ergänzung durch ein engmaschiges Netz von Landstraßen erster und zweiter Ordnung, die teils als Querstraßen zu den Bundesstraßen, teils als Radialstraßen des Stadtzentrums fungieren. Auf ihnen findet ein starker Berufs- und Pendlerverkehr der Stadt Münster statt. Als wichtige Landstraßen erster Ordnung wären folgende Strecken zu nennen: im Westen Münster - Billerbeck - Coesfeld, im Norden Münster - Greven, im Südwesten Münster - Wolbeck - Sendenhorst - Beckum bzw. Ahlen.

Da Münster, wie bereits erwähnt, in einem Netz vielverzweigter Verkehrsstraßen liegt und daher ein Hauptanziehungspunkt des Nord-Süd- und West-Ost-Verkehrs ist, sind ihr innerstädtisch große, fast unlösbare Verkehrsprobleme entstanden, worauf in einem anderen Abschnitt dieser Arbeit näher eingegangen wird.

Münster findet nicht nur Anschluß an ein sehr ausgeprägtes und engmaschiges Straßenverkehrsnetz, sondern ist darüber hinaus ein nicht unbedeutender Eisenbahnknotenpunkt. Schon verhältnismäßig früh wurde Münster in das Eisenbahnnetz

einbezogen, was auf Grund seiner geographischen Lage nicht verwunderlich ist. Als erste Linie wurde im Jahre 1848 die Strecke zwischen Münster und Hamm erstellt. Sie war eine Abzweigung der Köln-Mindener Eisenbahn. Acht Jahre später, 1856, wurde diese Linie nordwärts bis nach Greven, Rheine und Lingen ausgebaut, die dann später bis Emden, dem westlichen Nordseehafen, weitergeführt wurde, wodurch eine gute Verbindung zur Nordsee erstellt worden war. Bereits im Jahre 1870/71 konnte die Linie Wanne-Eickel - Recklinghausen - Haltern - Dülmen - Münster als Teilstrecke der sehr wichtigen Verbindung der Rheinmetropole Köln und der größten deutschen Hafenstadt Hamburg fertiggestellt werden. Sie verläuft ab Haltern fast parallel mit der Weseler Straße. Bald darauf wurde die genannte Linie auf Betreiben der Georgsmarienhütte bei Osnabrück in nordöstlicher Richtung über Westbevern - Lengerich bis Osnabrück fortgeführt. 1875 erfolgte die Erschließung des nord-westlichen Raumes bis über die Grenze hinaus durch die Linie Münster - Burgsteinfurt - Gronau - Enschede. Das südöstliche Gebiet wurde 1887 mit der Strecke Münster - Warendorf - Rheda sowie 1898 durch die Verbindung Münster - Neubeckum erschlossen. Der verkehrsgeographische Anschluß des Westens erfolgte erst im Jahre 1906, als die Bahnlinie Münster - Coesfeld - Bocholt dem Verkehr übergeben wurde. Wesentlich später, und zwar im Jahre 1920, wurde im Süden eine Direktverbindung mit der großen Industriestadt Dortmund hergestellt.

Obwohl sich ein dichtes Eisenbahnnetz über den Raum Münster spannt, fehlt im Gegensatz zu den Bundesstraßen eine große Ost-West-Verkehrslinie, wie sie sich bei der Nord-Süd-Achse abzeichnet. Ein Anschluß an die östlichen Fernverkehrslinien ist nur auf Umwegen über Osnabrück im Nordosten und Hamm im Südosten gegeben, die eine direkte Verbindung zu der großen mitteldeutschen Verkehrslinie Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin haben. Ferner ist für Münster von großem Nachteil, daß eine Direktverbindung nach Bielefeld nicht gegeben ist. Diese Stadt unterhält infolge dieses Mangels stärkere Beziehungen zu der von ihr nordwestlich gelegenen Groß-

stadt Osnabrück.

Wie aus den bisherigen Darlegungen hervorgeht, ist die Stadt Münster durch Schiene und Straße mit den benachbarten Räumen gut verbunden. Wie dem auch ist, hat sie es von jeher als einen großen Mangel empfunden, nicht an einer natürlichen Wasserstraße zu liegen, wie viele andere bedeutende Städte Deutschlands, die ihr schnelles Emporblühen in erheblichem Maße dieser verkehrsgeographischen Gunst verdanken. So trachtete Münster schon im späten Mittelalter nach einem künstlichen Wasserwege, um an das holländische Absatzgebiet einen besseren Anschluß zu bekommen. Um 1720 wurde auf Betreiben des Fürstbischofs Clemens August der Bau einer schmalen Wasserstraße als Verbindungsweg von Münster zur schiffbaren Vechte geplant, der nie vollständig verwirklicht wurde, einmal wegen finanzieller Schwierigkeiten und zum anderen verzögerte die preußische Regierung den Ausbau zugunsten der Emsregulierung. 1840 erfolgte bereits die völlige Verkehrsstillegung dieses Kanals (Max-Klemens-Kanal). Von diesem Augenblick an trat der Emsverkehr in den Vordergrund, der aber bald mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Münster - Emden für immer zum Erliegen kam.

Das Problem des künstlichen Wasserweges wurde endgültig im Jahre 1898 gelöst, als der durch Münster führende Dortmund-Ems-Kanal in Betrieb genommen wurde. Jetzt erhielt Münster Anschluß an das nordwestdeutsche Wasserstraßennetz und 1914 durch die Verbindung Rhein-Herne-Kanal einen Direktanschluß auf dem Wasserwege zu den Rheinhäfen sowie den holländischen und belgischen Seehäfen. Somit ist Münster einmal mit den Industriegebieten an Rhein und Ruhr und zum anderen mit der Nordsee zum Antransport von Industrierohstoffen und durch den Mittellandkanal nordöstlich Rheine mit Weser und Elbe sowie dem ganzen mitteldeutschen Raum verbunden. Dieser bedeutende Anschluß Münsters an das Wasserstraßennetz begünstigte die Ansiedlung von Industriebetrieben im Hafen. Auf den münsterschen Hafen selbst wird in einem späteren Abschnitt ausführlicher eingegangen.

Die Verkehrslage Münsters wird noch weiterhin begünstigt durch den bevorstehenden Bau der Autobahn von Kamen nach Bremen. Die neue Hansalinie führt in einem weitgeschwungenen Bogen - von Süden kommend - westlich an Münster vorbei - 4,5 km von der Stadtmitte entfernt - und verläuft dann weiter in nordöstlicher Richtung nach Osnabrück. Die Autobahnanschlußstellen für die Verkehrsströme aus Münster sowie dem westlichen Münsterland, dem Ruhrgebiet und den Niederlanden liegen bei Mecklenbeck an der Bundesstraße 51, Weseler Straße, südwestlich an der Grenze des Stadtgebietes und bei Nienberge an der Bundesstraße 54, Steinfurter Straße, im Nordwesten, wobei eine sich von Süden, Osten bis Norden um das Stadtgebiet erstreckende Zubringerstraße den aus der Stadt flutenden Verkehr zur Autobahn bringt. Die beiden Anschlußstellen Münsters liegen etwa 7 bzw. 5 km vom Stadtzentrum (Rathaus) entfernt. Die nächste Autobahnanschlußstelle wird im Norden der Stadt bei Greven am Schiffahrter Damm errichtet werden, weil an dieser Stelle - Bundesstraße 219 - die beste Möglichkeit besteht, den Raum nördlich und nordöstlich Münsters mit den Städten Rheine, Emsdetten, Greven usw. anzuschließen.

Durch die Hansalinie bekommt Münster bei Kamen einen Direktanschluß an die Autobahn Hannover - Ruhrgebiet. Jedoch wird die neue Autobahn Ruhrgebiet - Bremen - Hamburg nach ihrer Fertigstellung vielleicht an Bedeutung überwiegen, da gerade auf dieser Strecke sehr große Güterbewegungen in beide Richtungen stattfinden. Münster wird hauptsächlich als Durchgangsort fungieren, was eine am 20. 5. 1954 in Bremen durchgeführte Verkehrszählung, wobei die Ziel- und Herkunftsorte der ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeuge festgestellt wurden, ergab ¹⁾. Während von dem nach Süden flutenden Verkehrsstrom nur 12 % im Raume Münster verblieb, fuhren 88 % der Fahrzeuge weiter in Richtung Ruhrgebiet. Der Verkehr aus Bremen mit Ziel Münsterland verteilte sich mit:

1) Landesplanerisches Gutachten zur Linienführung der Autobahn Hansalinie, Landesplanungsgemeinschaft Westfalen, Seite 12

53 % auf die Stadt Münster
37 % auf das Westmünsterland
4 % auf das Ostmünsterland
6 % auf das nördliche Münsterland

Nach Vollendung der Autobahn wird sich dieser Fernverkehr von Norden nach Süden auf die Hansalinie als kürzeste Verbindung zwischen Nordseehäfen und den Industriezentren an Rhein und Ruhr konzentrieren und damit die Bundesstraße 51 sowie das Teilstück der Autobahn Kamen - Hannover entlasten.

Im ganzen gesehen verfügt die Stadt Münster über ein modernes und vielseitiges Verkehrsnetz, so daß verkehrsgeographisch alle Voraussetzungen für die Lokalisation von Handels- und verkehrsorientierten Industriebetrieben gegeben sind. Während sich Münster zu einem bedeutenden Handelszentrum entwickeln konnte, wußte es seine günstige Ausgangssituation in verkehrsmäßiger Hinsicht lange Zeit für die Ansiedlung von Industriebetrieben nicht zu nutzen. An gegebener Stelle dieser Arbeit soll versucht werden, die Gründe dafür herauszustellen.

II. Der Werdegang Münsters von seinen Anfängen bis zur Gegenwart

In diesem Abschnitt der Arbeit soll nur ein kurzer Überblick über den Werdegang Münsters gegeben werden, soweit es für das Verständnis des nachfolgenden Hauptteiles des eigentlichen Themas erforderlich ist. Ansonsten verweist der Verfasser auf einige sehr bedeutende Schriften, die sich ausführlich der Geschichtsforschung Münsters widmen, worauf sich auch die nachfolgenden Ausführungen hauptsächlich stützen ¹⁾.

1) Tibus, A.: Die Stadt Münster, ihre Entstehung und Entwicklung, Münster 1882
Geisberg, M.: Aus Stadt Münster., 2. Teil, 41. Bd., Münster 1933;
Prinz, J.: Mimigernaforde-Münster, Münster 1960

1. Die Domimmunität als Keimzelle der Stadt Münster

Die Anfänge Münsters lassen sich bis auf die Gründung als Bischofssitz zurückverfolgen. Der Name "Münster" entstand aus dem lateinischen Wort "monasterium", das heißt Kloster; jene Klosteranlage wurde vom hl. Ludgerus, dem ersten Bischof Münsters, in Verbindung mit dem ersten Gotteshaus auf dem Horsteberg, dem heutigen Domplatz, im Jahre 795 errichtet. Aus ihr sproß das erste Leben der Stadt Münster hervor. Die Siedlung, die im Laufe der Zeit um diese Kirchenburg entstanden war, erhielt den Namen Monasterium. Im Jahre 1076 wurde dieser Name zum erstenmal urkundlich erwähnt.

Die allerälteste Bezeichnung der Siedlung, seit 820 nachweisbar, ist der Name "Mimigerneford", der später in "Mimigardesford" umgewandelt wurde. Die Endsilbe "ford" = "Furt" deutet auf eine seichte Übergangsstelle in der Aa, am westlichen Rande des Domhügels, hin.

Für die Wahl des Domplatzes als Missionszentrale waren u.a. die gute Besiedlung der näheren Nachbarschaft durch mehrere Bauernhöfe und vor allem die Kreuzungspunkte wichtiger Landwege aus verschiedenen Richtungen des weiten Raumes an der Furt des Aaflusses maßgebend. Inmitten der vier Höfe, dem Brockhof, dem Kampwordesbekehof, dem Bispinghof und dem Jüdefelder Hof entstand die Domimmunität auf einem zur Aa hin ziemlich stark abfallenden Höhenrücken, der vor Überschwemmungen der Aa geschützt war und sich für Besiedlungszwecke gut eignete. Die christliche Missionsniederlassung auf dem Domhügel, zu der die Domkirche, Wohnungen der Kleriker und Wirtschaftsgebäude gehörten, wurde durch Wall und Graben geschützt.

Bis zum Jahre 1040 war der Dom die einzige Pfarrkirche für Münster und seine weite Umgebung ¹⁾. Sie umfaßte nicht nur die jetzt zum Stadtgebiet gehörenden Kirchspiele von Überwasser, St. Mauritz und St. Lamberti, sondern auch noch Teile der erst später entstandenen Pfarrbezirke von Albach-

1) Tibus, A.: Die Stadt Münster, ihre Entstehung und Entwicklung, S. 81-82

ten, Roxel, Nienberge, Gimble, Handorf, Angelmodde und Hilstrup. Die nächsten Pfarrkirchen befanden sich in Telgte, Albersloh, Nottuln, Havixbeck, Altenberge und Greven. Bischof Siegfrieds (1022-1032) Versuch, den Pfarrbezirk Münsters zu teilen, scheiterte an der Nichtzustimmung des Domkapitels. Das wirkte sich auf die Entwicklung Münsters sehr günstig aus, wenn man berücksichtigt, daß die Einwohner jener Bauernschaften zum Besuch des sonn- und feiertäglichen Gottesdienstes in der Pfarrkirche verpflichtet waren und auf diese Weise der Stadt nicht entfremdet wurden. Im Falle einer Teilung des Pfarrbezirkes hätte sich eine Ansiedlung um die Domhofburg nicht in dem Maße fortsetzen können, da sie zum Teil auf die neugegründeten Pfarrkirchen außerhalb der Stadt übergegangen wäre. Angesichts dieser Tatsache waren die Nachfolger des Bischofs Siegfried hingegen bemüht, die Umgegend Münsters mit dem Orte im Pfarrverbande zu erhalten. Bischof Herimann I. (1032-1042), Siegfrieds Nachfolger, errichtete zwecks besserer Betreuung des großen Dompfarrbezirkes in Überwasser die Marien- bzw. Liebfrauenkapelle. Sie war Abtei- und Pfarrkirche zugleich und bekam vom Dompfarrbezirk alles überwiesen, was jenseits - westlich - von der Aa lag, also die Bauernschaften Uppenberg, Sandrup, Sprakel sowie die Bauernschaft Gievenbeck. Zur Zeit Bischof Friedrich I. (1064-1084), etwa 30 Jahre später, wurde die St. Maurituskirche errichtet. Ungefähr zwei Jahrzehnte danach entstand unter Bischof Erpho die Lambertikirche. Diese beiden Pfarrkirchen teilten sich dann den diesseits - östlich - der Aa gelegenen Teil des alten Dompfarrbezirkes, wobei der alte Wolbecker Weg, der mit dem Telgter Weg in das Mauritztor mündete und über die Mauritzstraße weiter nach Westen in die Stadt führte, die Grenze bildete. Während der nördliche Teil innerhalb und außerhalb der Stadt bis zur Werse der St. Maurituskirche zugeteilt wurde, fiel der südliche Teil an die Lambertipfarre. Zur Mauritzpfarre gehörte jetzt die zum Hofe Campwordesbeke gehörige Bauernschaft Kemper. Der Lambertipfarre unterstand die zum Brockhofe gehörige Fläche sowie die Bauernschaften Mecklenbeck, Geist und Delstrup, ferner Angelmodde wie auch Teile der jetzigen Pfarreien Hilstrup und Wolbeck. Während die Ludgeripfarre gegen 1185 entstand, wurde die Aegidiikirche, die bereits 1181 als Klosterkirche errichtet worden war, erst um 1821 nach Aufhebung des Kapuzinerklosters als Pfarrkirche erhoben. Ferner folgten im Zuge der weiteren Entwicklung die Pfarreien St. Martini (um 1190) und um das Jahr 1220 St. Servati.

Außer der kirchlichen Einteilung der Stadt in Pfarrbezirke oder Kirchspiele kannte man noch die politische Einteilung in Leischaften, die meist nach den Pfarrbezirken benannt waren, wobei sich ihre Grenzen aber keineswegs deckten.¹⁾

Da die Domimmunität flächenmäßig begrenzt war und eine große Anzahl Geistliche und sehr viele Söhne der vornehmen Sachsen beherbergte, die in den Domschulen unterrichtet und erzogen wurden, reichte sie nicht aus, auch noch die weit zahlreichere Dienerschaft, die weitgehendst aus Verheirateten bestand, zu beherbergen. Deshalb war es erforderlich, für sie außerhalb der Domimmunität Wohnungen zu errichten. Darüber hinaus zogen die kirchlichen Organisationen am Domplatz bald Handel und Wandel an sich. Zweimal im Jahre, einmal im Frühjahr, am Feste der Domheiligen Peter und Paul, und zum anderen im Herbst, Anfang Oktober, zog die münstersche Landbevölkerung zur Bischofskirche nach Münster. Zu diesen festliegenden Versammlungstagen (Synoden, d.h. Zusammenkunft der Pfarrer, Dechante und Kirchenvögte, zu denen die Bischöfe sie zur Regelung kirchlicher Angelegenheiten zusammenrief) kamen Händler und Kaufleute aus der näheren und weiteren Umgebung Münsters und boten ihre Waren an.

Die regelmäßig am Bischofssitz stattgefundenen Synoden (Synd = Send = Jahrmarkt) finden noch heute ihren sichtbaren Ausdruck in "Münsters Send", dem großen Jahrmarkt bzw. Krammarkt im Frühjahr, Sommer und Herbst.

Viele Kaufleute und Handwerker zogen es bald vor, sich unmittelbar an der Domimmunität unter dem Schutze des Bischofs, wo seinerzeit schon ein reger Verkehr herrschte, niederzulassen. So wuchs dieser Siedlungsfleck von Zeit zu Zeit, zumal der Bischof das Zoll-, Münz- und Marktrecht schon ziemlich früh erworben hatte. Gegen Ende des Jahres 900 setzte sich die Besiedlung auch auf dem linken Aafer - im Westen der Domburg - fort, und zwar zuerst auf dem höher gelegenen Terrain.

Im Jahre 1100 erfuhr die Kirchenburg eine bedeutende Erweiterung nach Südwesten. Demzufolge war es nicht zu verhindern, daß man die aus diesen Richtungen kommenden Landwege Aegidiistr. und Königsstraße, die ursprünglich im Süden unmittelbar vor der

1) Tibus, A.: Die Stadt Münster, ihre Entstehung und Entwicklung, S. 144

Immunität ineinander übergangen und einmündeten, um die Burgmauer herumleitete. Sie bilden heute in ihrer nördlichen bzw. westlichen Verlängerung einen wesentlichen Teil der Hauptverkehrs- und Geschäftsstraßen der Altstadt: Rothenburg, Prinzipalmarkt, Roggenmarkt, Drubbel, Bogenstraße und Spiekerhof. Dieser Straßenzug war schon im frühen Mittelalter eine bedeutende Verkehrslinie. Der Straßenzug um die Burg gewann erst recht an Bedeutung, als die Kirchenburg entfestigt und das Vorgelände für Siedlungszwecke freigegeben wurde. Die Freigabe erfolgte um 1160, als ein Befestigungsgürtel um die ganze Stadt gezogen wurde. Aus diesem Grunde konnte die Befestigung des engeren Dombezirkes aufgegeben werden. Der Bischof überließ die äußere Hälfte des bisherigen Festungsgrabens zwischen Michaelistor und Horsteberg den gewerbetreibenden Bürgern. Die hochgiebligen Bogenhäuser vom Prinzipalmarkt zum Spiekerhof lassen heute noch erkennen, wie haushälterisch der Bischof das kostbare Bauland an dieser bevorzugten Straße, an der sich der Hauptverkehr abspielte und zugleich Marktplatz war, in viele schmale Parzellen aufgeteilt hat. Der heutige Stadtplan weist auf der Rothenburg, dem Prinzipalmarkt, Roggenmarkt, der Bogenstraße und Spiekerhof die gleiche Anzahl von schmalen Hausparzellen auf wie im 12. Jahrhundert. Dies ist ein Zeichen für die große Wertschätzung dieser Grundstücke, die im Laufe der Jahrhunderte mit der wachsenden Bedeutung dieser Straßen als Geschäftsstraßen noch erheblich gestiegen ist.

Das städtische Gelände war ursprünglich alles Eigentum der Kirche, die den Ansiedlern für ein niedriges "Wordgeld" Flächen zur Verfügung stellte, so daß der kirchliche Besitz allmählich in Privatbesitz überging.

2. Die ersten Ansätze der Entwicklung zur Geschäfts-, Handels- und Verwaltungstadt

Wie bereits in den vorhergehenden Ausführungen dargelegt wurde, ging von der Domimmunität, die immer mehr Verkehr und Gewerbebetriebe an sich zog, ein reges Leben aus. So wurde der Prinzipalmarkt im Osten der Domhofburg mit seinen anschließenden Nebemärkten Rothenburg, Drubbel, Alter Fischmarkt, Roggenmarkt und Spiekerhof ein sehr bedeutender und für damalige Verhältnisse ein von weither besuchter Rast-, Schutz- und Umschlagplatz, der an

den Sendtagen den stärksten Verkehr und die meisten Besucher aufwies. Nach der Freigabe der Grundstücke an der Domimmunität entstand längs der alten Befestigungsmauer ein Verkaufsstand neben dem anderen. Die Märkte auf der Rothenburg, dem Prinzipalmarkt, Roggenmarkt und Spiekerhof gewannen für die Versorgung der Bevölkerung mit Waren schnell an Bedeutung. Im Laufe der Zeit sind aus den Verkaufsständen und Markthallen einzigartige Bogen- und Giebelhäuser am Prinzipalmarkt, Roggenmarkt und an der Bogenstraße entstanden, was sich wie folgt erklärt: Der Graf von Tecklenburg, damaliger Kirchenvogt, forderte von jedem Verkäufer, der die Waren auf seinen Fensterbänken zum Verkauf anbot, die "groten sysen". Durch den Vorbau von Bogenhallen entzogen sich später die Bürger der Zahlung dieser Steuer.¹⁾ Der Kaufmann konnte nun unter den großen Bögen, wo er vor Wind und Wetter geschützt war, verkaufen. Aus der ältesten Urkunde der Stadt geht hervor, daß schon im Jahre 1184 am Prinzipalmarkt vier "lobiae" (Bogenhäuser) vorhanden waren. Bereits im Jahre 1265 war die Reihe der Bogenhäuser geschlossen.

Der Name Prinzipalmarkt ist noch verhältnismäßig jung. Er wird erst im 17. Jahrhundert erwähnt und kommt aus dem Lateinischen. Die alten Chroniken nennen die stolzeste Straße Münsters "forum (Markt) oder "de Marchede" oder auch "dat Markt". Eine Verkaufs-urkunde aus dem Jahre 1611 enthält die Bezeichnung "prinzipal Markt", woraus dann der Name Prinzipalmarkt hervorgegangen ist. Wo es mehrere Märkte gab, gab es natürlich auch einen großen Markt oder Hauptmarkt, den Prinzipalmarkt.

Der Spiekerhof - im Norden der Domimmunität - hatte als Marktstraße eine besondere Bedeutung für die Versorgung der bischöflichen Residenz. Hier befanden sich Bäckereien, Brauereien, Herbergen für die fahrenden Kaufleute, die den münsterschen Markt besuchten sowie reiche Läger, in denen Waren aller Art aufgespeichert waren (daher der Name Spiekerhof). Die Brauereien brauten ein bekömmliches Frisch- und Altbier und schenkten es in ihren Bierstuben aus. Auf dieser Straße befand sich auch der große Kornspeicher des Domkapitels, der im Jahre 1711 abgebrochen wurde. Heute steht an dieser Stelle das Kiepenkerldenkmal. Es stellt eine Erinnerung an die münsterschen Landboten dar, die den Handel zwischen Stadt und Land vermittelten. Sie kamen wöchentlich in

1) Tibus, A.: Die Stadt Münster, ihre Entstehung und Entwicklung
S. 166-169

die Stadt und besuchten den Markt, der sich vor allem auf dem Prinzipalmarkt und Roggenmarkt abspielte und boten ihre Erzeugnisse des Landes an.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch noch der Alte Fischmarkt, der von Nordosten auf die Domimmunität zuführt und in den Prinzipalmarkt einmündet. Er gehört mit zu den ältesten Stadtteilen, wo der Verkauf von Emsfischen stattfand. Ferner ist anzunehmen, daß die Fischer in der Nähe ihre Wohnungen hatten. Auch in anderen Städten, in denen es die Bezeichnung Fischmarkt gibt, liegt die Fischmarktstraße dort, von wo aus die Stadtbildung ihren Anfang genommen hat.¹⁾

Eine besonders starke Blütezeit hatte Münster im 13., 14. und 15. Jahrhundert zu verzeichnen, als es im Zeichen der Hanse stand. Der Reichtum der Stadt vergrößerte sich in zunehmendem Maße. Münster nahm unter den Hansestädten Nordwestdeutschlands eine führende Stellung ein und verdankt der Hanse seinen entscheidenden wirtschaftlichen Aufschwung innerhalb dieses Zeitabschnittes. Dank seiner günstigen Lage an den großen Verkehrslinien der mittelalterlichen Wirtschaftszentren wurde die westfälische Bischofsstadt schon frühzeitig das wirtschaftliche Zentrum des Münsterlandes. Münster war der Verladeplatz vieler heimischer Erzeugnisse, die von hier aus in alle Welt versandt wurden. Von Bedeutung für Münster war der Weinhandel mit dem Rheinland, der zur Entstehung vieler Weinhandlungen in Münster führte. Der Fernhandel erstreckte sich über das Münsterland hinaus bis nach Flandern, England, Skandinavien, Livland und Rußland. Münstersche Kaufleute schlossen Handelsverträge in Smolensk, Holland, im Brügger Hafen Damme, London und Riga. Leinwand, Vieh, Korn und Bier waren die wichtigsten Ausfuhrartikel. Der Zwischenhandel bezog sich hauptsächlich auf flandrische Tuche und englische Wolle.²⁾

Am Prinzipalmarkt wohnten die reichen Kaufleute, die ihn immer mehr zum Mittelpunkt, ja, zur "guten Stube" Münsters machten, wie er auch heute noch bezeichnet wird. Die prachtvolle Ausgestaltung des Prinzipalmarktes mit dem bekannten Rathaus, dem "Bürgerdom St. Lamberti" sowie das prächtige Gildenhause (das Krameramtshaus) am Alten Steinweg sind noch ein Zeugnis des Reichtums dieser

1) Tibus, A.: Die Stadt Münster, ihre Entstehung und Entwicklung
S. 162-163

2) Hövel, E.: Die Stadt Münster, S. 16-17

Blütezeit. Die verkehrsreichen Marktstraßen entwickelten sich zu immer bedeutenderen Geschäftsstraßen, wo Geschäfte und Handwerksbetriebe aller Art gegründet wurden. Neben den Marktstraßen, die um die Domhofburg führten, gewannen auch die Zufahrtsstraßen zum Hauptmarkt (Prinzipalmarkt), insbesondere die Salz- und Ludgeristraße, aus östlicher bzw. südlicher Richtung kommend, rasch an geschäftlicher Bedeutung. In der Salzstraße fand schon in frühester Zeit ein reger Salzhandel statt (daher der Name). Das Salz kam aus Soest und Werl.

Die Glanzperiode des münsterschen Handels schwächte sich aber im 16. Jahrhundert zusehends ab, als die alten Handelsstädte des Binnenlandes ihre Stellung im Fernhandel an die verkehrsgünstiger gelegenen deutschen Seestädte sowie an die westlichen seefahrenden Nationen Holland und England überging. Lediglich der münstersche Leinwandhandel, der im Ausland einen sehr guten Ruf genoß, erlebte in der Zeit von 1550 bis 1660 noch eine kräftige Nachblüte. Als aber der absolute Herrscher Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen 1661 der politischen Selbständigkeit des städtischen Bürgertums ein Ende bereitete und ihre Einflußnahme ausschaltete, versetzte er dadurch dem Wirtschaftsleben der Stadt einen weiteren mächtigen Schlag, wodurch der münstersche Groß- und Fernhandel zum Erliegen kam. Die Folge war, daß Münster zu einem unbedeutenden Landstädtchen herabsank und nur noch zur näheren ländlichen Umgebung Beziehungen unterhielt. Im weiteren Verlauf seiner Entwicklung machte es wechselvolle Zeiten mit durch. Große Wunden schlug der Siebenjährige Krieg, in den Münster durch die unglückliche Politik seines Landesherrn, Fürstbischof Clemens August von Bayern (1719 - 1761), verwickelt worden war. Danach leitete der tatkräftige Generalvikar und Minister Freiherr von Fürstenberg die Geschichte der Stadt. Er sorgte für die Wiedererstarkung des Handels und des Gewerbes und war um die Neuanlage und Ausbesserung von Wegen sowie Urbarmachung von Ländereien bemüht und erleichterte die Lasten des Bauernstandes. Darüber hinaus erfuhr unter ihm das Schul-, Justiz- und Polizeiwesen eine weitgehende Neuordnung, er wurde der Gründer der Landesuniversität. Somit verhalf er der Stadt zu einem neuen wirtschaftlichen Aufschwung, der aber bald durch neue kriegेरische Unruhen gehemmt wurde, bis die Stadt 1814 in den Besitz Preußens gelangte. Aber auch unter preußischer Herrschaft, die von der Bevölkerung nicht gern gesehen war, machte Münster zunächst keine nennenswerten wirtschaftlichen Fortschritte.

Nachdem Preußen die weltliche Macht des Bischofs angetreten hatte, wurde Münster als ehemalige Hauptstadt des Fürstbistums bei der Gründung der Provinz Westfalen im Jahre 1816 zur Hauptstadt dieses Landes ernannt. Somit blieb die Stadt Münster Sitz wichtiger zentraler Verwaltungsbehörden, die ihr im Laufe der Zeit durch ihren weiteren Ausbau neben dem Rang einer Geschäfts- und Handelsstadt das Gepräge einer Verwaltungs- und Behördenstadt verliehen. Es entstanden u.a. mit der fortschreitenden staatlichen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklung viele Behörden des Reiches, Preußens und der Provinz, wie z.B. der Finanz- und Justizverwaltung sowie der öffentlichen Fürsorge.

Der Verlust durch die Aufhebung der medizinischen und juristischen Fakultät der Landesuniversität im Jahre 1818 - Münster hatte bis dahin eine Volluniversität - konnte z.T. durch die Ansiedlung neuer Behörden der Provinzialhauptstadt sowie durch die Ernennung zur Garnisonstadt wettgemacht werden. Die Angehörigen der preußischen Garnison betrugen im Jahre 1816 13,2%, im Jahre 1846 11,3% der ganzen münsterschen Bevölkerung. 1861 war der prozentuale Anteil der Militärbevölkerung bereits auf 14% der Gesamtbevölkerung von etwa 27 000 Einwohnern angewachsen. All diese Faktoren, Ernennung Münsters zur Provinzialhauptstadt und Garnisonstadt, gaben auch dem Handel und Handwerk neue Impulse.

3. Das starke Wachsen der Stadt gegen Ende des 19. und mit Beginn des 20. Jahrhunderts infolge neuen wirtschaftlichen Aufschwunges unter besonderer Berücksichtigung der Eingemeindungen

Lange Zeit während des 19. Jahrhunderts blieb die wirtschaftliche Entwicklung Münsters hinter der behördlichen zurück, bis endlich um das Jahr 1870 ein stärkerer wirtschaftlicher Aufschwung erfolgte, der nicht zuletzt durch die Entwicklung der Stadt und des Staates bedingt war. Als die Bahnlinie Köln-Hamm-Berlin in Betrieb genommen wurde, lag Münster ziemlich im Schatten des Weltverkehrs, zumal die Stadt auch nicht durch die Lage an einem größeren schiffbaren Fluß begünstigt und der endgültige Ausbau des Max-Klemens-Kanals als künstlicher Wasserweg nach Holland gescheitert war. Der Verkehr konzentrierte sich von dem Zeitpunkt der Erstellung der Bahnlinie Köln - Berlin über Hamm auf die letztgenannte Stadt, wo ein bedeutendes Eisenbahnzentrum entstand. Diese Faktoren wirkten sich sehr nachteilig auf das gesamte Wirtschaftsleben Münsters aus.

Die unglückliche Lage Münsters änderte sich erst mit dem Bau der Bahnlinie Köln-Wanne-Recklinghausen-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg, die den alten geschichtlichen Handelsweg vom Rhein zur Nordseeküste wieder herstellte. Von nun an trat für Münster eine große Wende in seiner gesamten wirtschaftlichen Entwicklung ein. Es stand wieder im Mittelpunkt des wirtschaftlichen Geschehens, das einen gewaltigen Bevölkerungszuwachs zur Folge hatte. Im Jahre 1880 war die Bevölkerung bereits auf 40.400 Einwohner angewachsen. Unter den Zugewanderten befanden sich wohlhabende Schichten. Mit dem Aufblühen der Stadt wurde Münster auch in fortschreitendem Maße das finanzielle Zentrum seiner weiteren Umgebung. Es entstanden neue Bankfilialen und Sparkassen, wobei die Gründung der Volksbank für die Handwerker besonders zu erwähnen ist.

Das ständige Wachsen der Bevölkerung machte im Jahre 1875 die erste Erweiterung des Stadtgebietes erforderlich, das bis dahin nur die Altstadt mit 192 ha Größe umfaßte. Die Begrenzung erfolgte durch den alten Festungswall, der im 18. Jahrhundert von Minister Freiherr von Fürstenberg abgetragen und zur Promenade umgestaltet wurde.

Der Raummangel in der Altstadt, die als kleine Landstadt mit 138 Einwohnern je ha fast die gleiche Bevölkerungsdichte aufwies wie Berlin mit 139,5 je ha, hatte bisher ein harmonisches Wachstum der Stadt verhindert.

Mit der ersten Eingemeindung¹⁾ von 1875 erfuhr das Stadtgebiet eine Erweiterung von 890,44 ha und einen Bevölkerungszuwachs von 8.963 Einwohnern. Es umfaßte jetzt eine Gesamtfläche von 1.082,69 ha bei 33.763 Einwohnern. Während der Flächengewinn rd. 464% betrug und damit das Stadtgebiet um rd. das 5 1/2 fache zugenommen hatte, belief sich der Bevölkerungszuwachs auf rd. 36%. St. Mauritz im Nordosten (Gesamtfläche 4861 ha) verlor mit 248 ha = 5% einen Teil der Bauernschaft Kemper mit 3.390 Einwohnern = 66%, Lamberti im Süden (Gesamtfläche 2.715 ha) verlor mit 271 ha = 10% Teile der Bauernschaften Delstrup und Geist mit 3.380 Einwohnern = 73%, und die Gemeinde Überwasser im Nordwesten (Gesamtfläche = 4.329 ha) verlor mit 372 ha = 8,6% und 1.933 Einwohnern = 51,2% Teile der Bauernschaften Gievenbeck und Uppenberg an die Stadt Münster.

Die eingemeindeten Flächen, die ringförmig um den Altstadt kern liegen, waren zu damaliger Zeit schon gut besiedelt. Die hohen Bevölkerungsverluste der Landgemeinden, die bei Lamberti mit 73%

1) Statistischer Jahresbericht der Provinzialhauptstadt

Die Entwicklung des münsterschen Stadtgebietes¹⁾

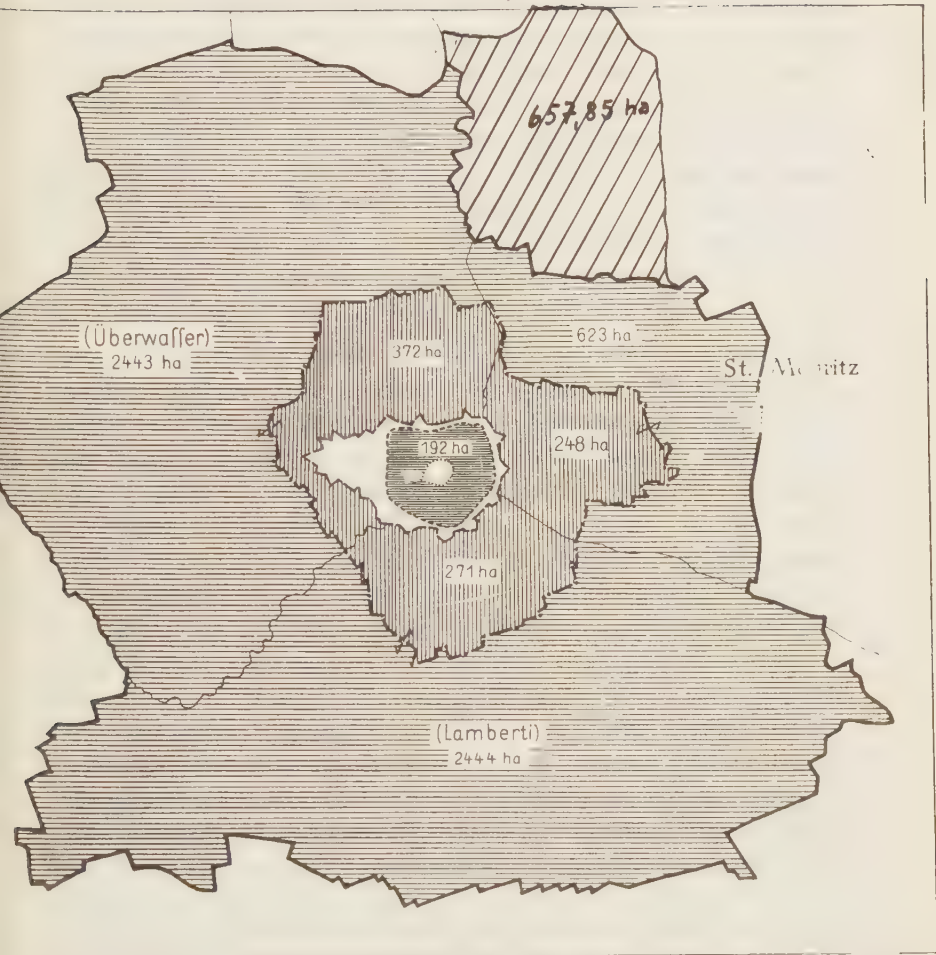
Zeitpunkt	E i n g e m e i n d u n g			Größe des Stadtgebiet. ha
	Gebietsteile	Größe ha	Einwoh- ner	
bis 31.12.1874	-	-	-	191,56
ab 1. 1.1875	Lamberti, St. Mauritz Überwasser	892,58	8963	1084,14
ab 1. 4.1903	Lamberti, St. Mauritz Überwasser	5640,51	7470	6724,65
ab 1.10.1956	Coerde, Gelmer, Kem- per	657,85	592	7382,50

Das Stadtgebiet Münster nach Nutzungsarten²⁾

Stand 31. 12. 1960

1. Gebäude- und Hoffflächen einschl. Hausgärten	1.907 ha
2. Straßen-, Platz-, Wegeland und Eisenbahnen	675 ha
3. Öffentliche Parks und Grünanlagen	85 ha
4. Spiel- und Sportplätze	49 ha
5. Friedhöfe	20 ha
6. Kleingartenland	114 ha
7. Landwirtschaftlich und gärtnerisch gen. Flächen	3.923 ha
8. Waldflächen	433 ha
9. Gewässer	152 ha
10. Sonstige Fläche (Ödland, usw.)	25 ha
Stadtgebiet insgesamt	7.383 ha

1) 2) Quelle: Statistischer Jahresbericht der Provinzial-
Hauptstadt Münster, 1960, S. 10



Quelle: Statistischer Jahresbericht der Provinzialhauptstadt
Münster, 1950, S. 10

Die Epochen in der Entwicklung Münsters

- Grenzen der Kirchenburg (Domimmunität)
- } Festungswerke 1160 bis 1661
- Stadtgrenzen nach dem 1. Januar 1875
- " " " " 1. April 1903
-  Eingemeindung am 1.10.1956

ihre Spitze erreichen, lassen deutlich erkennen, daß sich ihre Bewohner vorwiegend um den Altstadttring angesiedelt hatten. Das stärkste siedlungsmäßige Wachstum zeigte sich einmal im Osten bis zum Stiftsflecken St. Mauritz und zum anderen im Süden, wo der neue Güterbahnhof entstanden war. Schwächer besiedelt waren der Norden zum Uppenberg und der Westen, wobei der letztere Teil durch die siedlungshemmenden Wirkungen der ehemaligen Zitadelle als Siedlungsgelände fast ganz ausfiel.

Für die weitere Stadtplanung war die Stadterweiterung von erheblicher Bedeutung, wie z.B. für die Erweiterung des Schlachthofes und die Anlagen des Zentralfriedhofes im Südwesten.

Bereits im Jahre 1903 wurde die Stadtgrenze zum zweitenmal nach außen verlegt. Die anhaltende wirtschaftliche Entwicklung, nunmehr nicht zuletzt ausgelöst durch die Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals im Jahre 1898 und den Bau des Stadthafens im Südosten, machte infolge des Bevölkerungszuwachses und der begrenzten Ausdehnungsmöglichkeiten von Handel und Gewerbe eine weitere Gebietsausweitung unbedingt erforderlich. Während die Bevölkerungsdichte nach der ersten Eingemeindung nur 34 Einwohner je ha betrug, hatte sie sich mit 62 Einwohnern je ha im Jahre 1902 fast verdoppelt.

Die Stadtgrenze erfuhr ihre stärkste Verlegung im Süden und Westen, so daß die Gemeinden Lamberti und Überwasser am meisten von der Gebietsabtretung betroffen wurden. Durch diese Eingemeindung wurden der Stadt insgesamt 5.510 ha mit 7470 Einwohnern einverleibt, wodurch die erste Eingemeindung bei weitem übertroffen wurde. Die Gesamtfläche des neuen Stadtgebietes betrug nun 6.593 ha mit rd. 70.000 Einwohnern, was einer rd. sechsfachen flächenmäßigen Vergrößerung entspricht. Bei einem Vergleich mit dem Jahre 1875 = 192 ha ist das Stadtgebiet um rd. das 34 fache angewachsen. Die Bevölkerung wuchs demgegenüber von 25.000 auf rd. 70.000 Einwohner an. Die Gemeinde Lamberti löste sich mit 2.444 ha und 3.886 Einwohnern mit den Bauernschaften Mecklenbeck, Geist und Delstrup ganz im Stadtgebiet auf. Von der Landgemeinde Überwasser wurden 2.443 ha mit 2.344 Einwohnern, bestehend aus den Bauernschaften Uppenberg und Gievenbeck, an den Stadtkreis abgetreten. Der verbleibende Rest von 1.514 ha mit der Bauernschaft Sandrup wurde der Landgemeinde St. Mauritz angegliedert. St. Mauritz beteiligte sich mit einer wesentlich kleineren Fläche von 623 ha und 1.240

Einwohnern als Teile der Bauernschaften Kemper und Werse an der Stadterweiterung. Infolge dieser Eingemeindungen erhöhte sich die Zahl der Grenznachbarn von 3 (Überwasser, Lamberti und Mauritz) auf acht.¹⁾

Die neu hinzugekommenen Gebiete bestanden hauptsächlich aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, insbesondere im Norden und Westen, wo die Besiedlung noch nicht so weit vorgeschritten war wie im Osten und Süden längs der Ausfallstraßen. Ebenso änderte sich die gesamte Bevölkerungsstruktur der Stadt leicht zugunsten der in der Landwirtschaft beschäftigten Personen.

Trotz der starken Stadterweiterung nach Westen folgte die weitere Besiedlung dem bereits vorhandenen Siedlungszug nach den übrigen Richtungen. Erst in der jüngsten Zeit wurde auch der Westen mit in den Bebauungsplan einbezogen, wo mancher Grundbesitzer durch Bereitstellung landwirtschaftlich genutzter Flächen als Bauge-lände gute Geschäfte tätigte.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts tritt infolge des aufblühenden Handels und Gewerbes der Charakter als Bischofs- und Garnisonstadt leicht in den Hintergrund. Der Anteil der Militärbevölkerung betrug nur noch rd. 5% an der Gesamtbevölkerung, im Jahre 1861 dagegen 14%. Im Südosten entstanden im Hafengebiet zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe kleiner und mittlerer Größe. Die Bevölkerungszahl hatte im Jahre 1920 die 100.000-Grenze, im Jahre 1930 die 120.000-Grenze überschritten und war bereits 1940 auf 144.945 Einwohner angewachsen. Durch die ständige Verbesserung und den stetigen Ausbau der Verkehrslinien wurden die Beziehungen vieler Orte der engeren und weiteren Umgebung zu Münster viel enger und schafften damit auch die Voraussetzungen für die Entwicklung einer bedeutenden Einkaufsstadt. Obwohl insbesondere der 2. Weltkrieg der Stadt große Wunden schlug, konnte sie sich in der Nachkriegszeit verhältnismäßig schnell von ihren Schicksalsschlägen erholen und ihre Position als Großstadt eines weiten Raumes wahren, wenn nicht sogar erheblich ausbauen. Die Altstadt wurde im letzten Krieg durch sehr schwere Bombenangriffe zu über 90% zerstört, gefolgt von ihren umliegenden Stadtgebieten, vor allem im Südosten und Süden. Die Bevölkerungszahl war bei Kriegsende auf 23.500 herabgesunken.

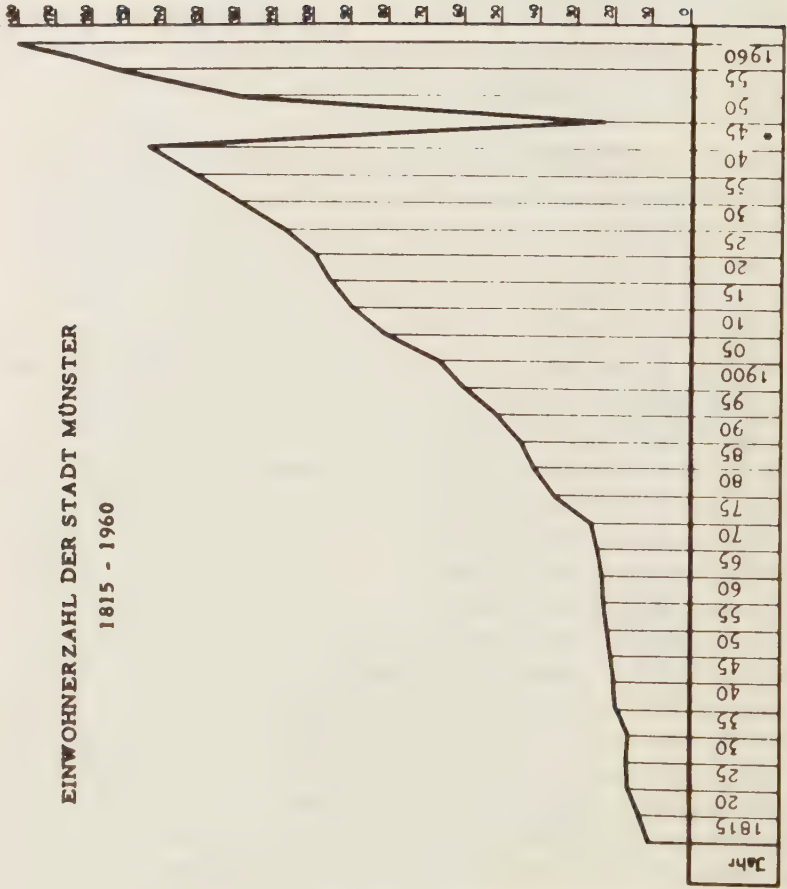
Heute, etwa 17 Jahre nach Kriegsschluß, ist Münster durch ein stetiges Wachstum gekennzeichnet und hat eine Bevölkerungszahl von

1) siehe S. 6-7

EINWOHNERZAHL DER STADT MÜNSTER

1815 - 1960

je 1000 Einw.



*) Zu Ende des Krieges im Mai 1945 Quelle: Statistisches Jahrbuch der Prov. - Hauptstadt Münster 1960 S. 44

180.000 bereits überschritten. Im Rahmen der städtischen Gesamtplanung unter Berücksichtigung der weiteren ansteigenden Entwicklungstendenz, wurde im Jahre 1956 die bisher letzte Eingemeindung durchgeführt, als im Nordosten die Stadtgrenze längs des Dortmund-Ems-Kanals nach Norden fortgeführt wurde, so daß jetzt die Stadtgrenze in seinem gesamten Verlauf ziemlich kreisförmig um den Altstadt kern verläuft. Diese 657,85 ha große Fläche mit 592 Einwohnern kam von der Gemeinde St. Mauritz als Teile der Bauernschaften Coerde, Gelmer und Kemper, die somit zum drittenmal an der Stadterweiterung beigetragen hat. Das Stadtgebiet konnte dadurch auf eine Gesamtfläche von 7.382,5 ha vergrößert werden, wengleich diese Eingemeindung im Vergleich zu den beiden vorhergehenden die kleinste darstellt. Durch diese Maßnahme war es aber möglich, den späteren Plan des Baues der Coerdestadt im Norden als Trabantenstadt durchzuführen.

Während man bisher die Stadt bei ihrer Planung und in ihrer Entwicklung als eine Einheit gesehen hatte, ging man bereits im Jahre 1946 dazu über - als auch andere Großstädte ein wenig später auf Vorschlag des Innenministers von Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit dem Statistischen Landesamt eine Städteinteilung vornahmen - sie zwecks besserer individueller Planung und Verwaltung bei Beachtung ihrer besonderen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der räumlichen und historischen Verhältnisse, in Bezirke aufzuteilen, was sich später besonders günstig auf den Wiederaufbau der zerstörten Stadt auswirkte. Es entstanden mit den Teilen Altstadt, Uppenberg, Mauritz, Hafen, Geist und Gievenbeck insgesamt 6 Stadtbezirke, wovon die 5 letztgenannten die Neustadt darstellen mit dem Altstadtgebiet als Zentrum, das durch den Promenadengürtel am deutlichsten umrissen ist, im Gegensatz zu den übrigen Stadtbezirksgrenzen, die teils längs der Aa, der Straßen, der Schiene und des Dortmund-Ems-Kanals verlaufen und daher nicht so vollkommen und ohne Unterbrechung in Erscheinung treten.

Die eingemeindeten Teile der Landgemeinde Überwasser im Nordosten der Altstadt erfuhren ebenso eine Zweiteilung wie die Gebiete von der Gemeinde Lamberti im Südosten und wurden nach den beiden Bauernschaften Gievenbeck und Uppenberg benannt. Das Lambertiviertel erfuhr die Teilung in Geist,-benannt nach der Bauernschaft-und Hafen, dessen Namen von dem Hafengelände herrührt. Der östliche Stadtbezirk, ehemaliges Gelände der Landgemeinde St. Mauritz,

Das Stadtgebiet M ü n s t e r - unterteilt nach
Stadtbezirken



Größe und Einwohnerzahl der Stadtbezirke

Bezirk	Fläche ha	Einwohner Ende 1960	Einwohner je ha
Altstadt	187	14.316	76
Mauritz	1.465	36.049	24
Hafen	1.329	29.902	22
Geist	1.525	54.298	35
Gievenbeck	1.405	10.574	7
Uppenberg	1.482	34.978	23
	7.393	180.117	25

wurde wegen seiner kleineren flächenmäßigen Ausdehnung nicht weiter unterteilt. Daher konnte die Bezeichnung St. Mauritz beibehalten werden.

Zweiter Teil: Eine wirtschaftsgeographische Gesamtanalyse

C. Der außerstädtische und innerstädtische Verkehr - Verkehrslinien und Belastung in ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Stadt Münster

In diesem Abschnitt wird versucht, die Bedeutung des Verkehrs als wichtiger Faktor für eine günstige wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Münster näher zu umreißen. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt wurde, ist Münster eng mit seinem näheren und weiteren Umland verbunden. Die Verkehrslinien stellen somit ein wichtiges Bindeglied zwischen der Stadt und ihrem Hinterland dar. Obwohl der Anteil der privaten PKW's und LKW's am Personen- und Güterverkehr in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist, haben Eisenbahn und Busse noch nicht an Bedeutung eingebüßt. Zunächst sind es die Berufstätigen, die diese Verkehrsmittel in Anspruch nehmen, soweit sie ihren Arbeitsplatz in Münster haben. Darüberhinaus gibt es viele Besucher, die gelegentlich zum Besuch von zentralen Einrichtungen in die Stadt kommen. Wie oft sie fahren, wird einmal von ihren Bedürfnissen, zum anderen aber auch von der günstigen oder ungünstigen Verkehrsverbindung nach Münster abhängen. Nicht minder wichtig ist für das Florieren von Handel und Gewerbe der Güterverkehr mit seinen Einrichtungen.

I. Der Eisenbahnverkehr in seiner Stellung zur verkehrsgeographischen Erschließung der weiteren Umgebung Münsters

1. Der Personenverkehr

Strahlenförmig führen vom Hauptbahnhof Münster viele Nah- und Fernverkehrslinien in alle Richtungen der Münsterschen Bucht. Die wichtigsten Strecken sind: Münster-Hamm über die kleineren Ortschaften wie Hilstrup, Rinkerode, Drensteinfurt, Mersch, Hövel; Münster-Rheine über Sprakel, Greven, Emsdetten, Mesum; Münster-Haltern über Mecklenbeck, Albachten, Bösensell, Appelhülsen, Buldern, Dülmen; Münster-Osnabrück über Sudmühle, Westbevern, Ostbevern, Kattenvenne, Lengerich, Natrup-Hagen, Hasbergen; Münster-Gronau über Nienberge, Altenberge, Nordwalde, Borghorst, Burgsteinfurt, Ochtrup; Münster-Rheda-Lippst. über Handorf, Telgte

Warendorf, Bellen, Clarholz, Herzebrock; Münster-Beckum über Gremmendorf, Angellmodde, Wolbeck, Albersloh, Sendenhorst, Enniger; Münster-Coesfeld-Bocholt über Mecklenbeck, Havixbeck, Billerbeck; Münster-Dortmund über Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg, Kapelle, Werne, Lünen.

Die Belastung der einzelnen Strecken ist aus folgender Übersicht zu ersehen.

Personenverkehr Bahnhof M ü n s t e r ¹⁾

Strecke	Anzahl der Reisezüge nach Zugarten				
	P	E	D	F	insgesamt
1. Münster-Warend.-Lippst.	10	4	-	-	14
Lippst.-Warend.Münster	9	4	-	-	13
2. Münster-Coesfeld-Bocholt	7	2	-	-	9
Bocholt - Münster	9	3	-	-	12
3. Münster - Hamm	14	6	8	1	29
Hamm - Münster	13	7	8	-	28
4. Münster - Rheine	14	5	1	-	20
Rheine - Münster	15	5	1	-	21
5. Münster - Gronau	10	3	-	-	13
Gronau - Münster	9	3	-	-	12
6. Münster - Dortmund	11	4	2	-	17
Dortmund - Münster	12	3	2	1	18
7. Münster - Beckum	9	-	-	-	9
Beckum - Münster	10	-	-	-	10
8. Münster - Wanne	11	5	7	3	26
Wanne - Münster	9	6	6	3	24
9. Münster - Osnabrück	11	5	12	5	33
Osnabrück-Münster	11	5	12	5	33

1) Nach Angaben der Hauptbahnhofsverwaltung Münster, Herbst 1961

Etwa 266 Reisezüge passieren täglich den münsterschen Bahnhof, was die zentrale Bedeutung Münsters im Personenverkehr deutlich unterstreicht. Während davon rd. 100 Züge im Hauptbahnhof enden, beginnen rd. 105 von dort ihre Fahrt. Die Zahl der durchgehenden Reisezüge mit Aufenthalt in Münster beläuft sich auf rd. 61, die sich hauptsächlich aus D- E- und F-Zügen zusammensetzt. Die Gesamtbelastung des Hauptbahnhofes nach Zugarten sieht wie folgt aus:¹⁾

	Anzahl der Züge	%
Fernschnellzüge	8	3
D-Züge	27	10,2
Eilzüge	40	15
Nahschnellverkehrszüge	6	2,3
Personenzüge	125	47
Güterzüge mit Personen- beförderung	2	0,8
Eiltriebwagen	9	3,3
Triebwagen als Personenzug	21	7,9
Eilschienenbusse	5	1,8
Schienenbusse als Personenzug	23	8,7
	266	100, %
	=====	=====

Demnach macht der Personenzugverkehr einschließlich Triebwagen und Schienenbusse mit fast 65% die Hauptbelastung des Bahnhofes aus. In weitem Abstand folgt erst der Eilzugverkehr (Eilzüge, Eilschienenbusse, Eiltriebwagen) mit rd. 22% des Gesamtverkehrs, gefolgt vom D-Zug- (10%) und vom F-Zugverkehr (3%). Während der F-Zug-, D-Zug- und z.T. auch noch der Eilzugverkehr echten Reiseverkehr darstellen, überwiegt beim Personenzugverkehr der Berufsverkehr mit Endziel Münster.

Besonders bei den morgens und abends einlaufenden Personen- und auch Eilzügen, die zuschlagfrei sind, handelt es sich hauptsächlich um reinen Berufsverkehr.

1) Nach Angaben der Hauptbahnhofsverwaltung Münster, Frühjahr 1961

Nach diesen Feststellungen kann gesagt werden, daß der Berufsverkehr die Hauptstruktur des Personenverkehrs des münsterschen Bahnhofes bestimmt. An zweiter Stelle dominiert der echte Reiseverkehr als Durchgangs- und Umsteigeverkehr.

Eine sehr bedeutende Fernverkehrsstrecke zwischen den zwei großen Metropolen Deutschlands am Rhein und an der Elbe ist die Linie Köln-Hamburg. Sie ist im Vergleich zu allen übrigen Strecken am stärksten belastet. Auf ihr verkehren täglich mehr als 12 D-Zug- und 4 F-Zugpaare. Fast sämtlicher D-Zug- und F-Zugverkehr des Bahnhofes Münster verläuft über diese Strecke, der entweder über Köln-Duisburg-Oberhausen-Wanne-Münster bzw. Köln-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund-Münster oder über Wuppertal-Hagen-Hamm-Münster in Richtung Osnabrück-Bremen-Hamburg geleitet wird und umgekehrt. Somit haben alle Großstädte des Ruhrgebietes Anschluß an diese sehr wichtige Verkehrslinie gefunden. Fast alle genannten D-Züge der Strecken Münster-Dortmund, Münster-Hamm und Münster-Wanne beginnen in Köln und enden in Bremen/Hamburg.

Das Münsterland selbst hat an dem Schnellzugverkehr nur geringen Anteil. Während es kaum über eine Schnellzugstation verfügt, hat es aber mehrere Eilzugstationen in den kleineren Städten. Ansonsten sind alle übrigen Orte im Eisenbahnverkehr nach Münster auf den Anschluß von Personenzügen oder Omnibussen angewiesen. Auf der Strecke Münster - Dortmund haben z.B. nur Werne und Lünen Eilzuganschluß. Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg und Kapelle haben nur Personenzugstationen. Aber besonders die Orte Amelsbüren, Davensberg und Ascheberg sind sehr stark auf Münster ausgerichtet.

Die Personenzugfrequenz ist auf allen Linien, die nach Münster führen, in etwa die gleiche. Sie beträgt auf den Haupt- und Nebenlinien rd. 10 - 14 Zugpaare. Die Eilzugfrequenz beträgt dagegen mit Ausnahme der Strecke Münster - Beckum - Lippstadt, auf der nur Personenzugverkehr herrscht, der von der Westfälischen Landes-eisenbahn betreut wird, etwa 3 - 5 Eilzugpaare. Auf der Strecke Wanne-Münster hat sich der Personenzugverkehr verringert. Der nachlassende Verkehr ist wohl in erster Linie auf die starke Anziehungskraft des Ruhrgebietes zurückzuführen.

Der mittlere Stationsabstand beträgt auf den meisten Strecken durchschnittlich 5-6 km. Auf den einzelnen Linien ist er jedoch sehr schwankend. Bei den Nebenlinien, die vorwiegend dem Lokal-

verkehr dienen (Münster-Rheda, Münster-Beckum-Lippstadt und Münster-Coesfeld) beträgt die Entfernung nur 3-4 km, auf den Fernverkehrslinien beläuft sie sich sogar bis auf 8 km. Der Stationsabstand im gleichmäßig besiedelten Westen des Münsterlandes (Münster-Dülmen 4,5 km, Münster-Coesfeld 3,8 km) ist kleiner als im Süden. Hier haben die großen Davertwaldungen größere Siedlungslücken entstehen lassen (Münster-Dortmund 8 km, Münster-Hamm 6,5 km). In den weiträumig und dünn besiedelten Gebieten des Nordens liegt der Stationsabstand bei 6,9 km (Münster-Greven-Rheine) und 5,8 km (Münster-Osnabrück).¹⁾

Es gibt kleine Ortschaften, die keinen Eisenbahnanschluß haben. Selbst Orte, die einen besitzen, liegen oft 1-2 und mehr km vom Bahnhof entfernt. Das wirkt sich auf Grund des langen Anmarschweges nachteilig auf die Bereitschaft der Einwohner, häufiger in die Stadt zu fahren, aus. Dies trifft jedoch nicht in dem Maße für Berufseinpender und Schüler zu, soweit keine anderen Beförderungsmittel zur Verfügung stehen. Die durchschnittliche Eisenbahnstationsferne beläuft sich auf 3 km. Es gibt aber sogar Ortschaften, die mehr als 5 km von einem Bahnhof entfernt liegen. Einige aus der näheren Umgebung Münsters sollen hier erwähnt werden. Ein großer Teil der Gemeinden Saerbeck und Greven rechts der Ems und an den Baumbergen die Gemeinde Nottuln liegen 8 - 9 km vom Bahnhof entfernt, ebenso Teile der Gemeinde Alverskirchen, Roxel und Senden mit einer Stationsferne von 5-6 km.

Daß der Personenverkehr der Bundesbahn auf den münsterschen Strecken ziemlich konstant geblieben ist, vermittelt folgende Übersicht:

Jahr	Zahl der verkauften Fahrkarten des Hauptbahnhofes Münster ²⁾		Einwohnerzahl der Stadt Münster	auf je Einwohner ent- fallen:	
1953	2.288.122	Stück	139.973	16,3	Stück
1954	2.073.876	"	146.200	14,1	"
1955	1.992.174	"	151.513	13,1	"
1956	2.208.247	"	157.244	14,0	"
1957	2.392.091	"	163.797	14,6	"
1958	2.134.528	"	170.715	12,5	"
1959	2.092.059	"	175.166	11,9	"
1960	2.113.979	"	180.117	11,7	"

1) Müller-Wille, W.: der Landkreis Münster, S. 281

2) Erstellt nach Angaben des Statistischen Jahresberichtes der Stadt Münster, 1959, S. 159 und nach Auskunft bei der Bundesbahndirektion Münster

Obwohl der Zugang an privaten Personenkraftwagen erheblich zunimmt, zeigen sich während des Zeitraumes von 1953-1960 in bezug auf die Zahl der verkauften Fahrkarten nur unerhebliche Schwankungen, so daß die Bahn nach wie vor als bedeutendes Massentransportmittel bezeichnet werden kann. Auf den ersten Blick ist es natürlich sehr verwunderlich, daß nur so geringe Fluktuationen gegeben sind. Bezieht man jedoch die Zahl der in den einzelnen Jahren verkauften Fahrkarten auf je Einwohner der Stadt Münster, ergeben sich von 1953 - 1960 durchweg jährlich fallende Werte, wonach die zunehmende Bedeutung des Personenkraftwagens als Personenbeförderungsmittel nicht zu verkennen ist.

2. Der Güterverkehr

Auf den genannten Eisenbahnlinien, die Münster berühren, spielt sich neben dem Personenverkehr ein nicht unbedeutender Güterverkehr ab, was folgende Tabelle zum Ausdruck bringt.¹⁾

Güterverkehr Bahnhof M ü n s t e r

Strecke	Anzahl der Güterzüge in Richtung
1. Münster-Warendorf-Lippstadt	2
Lippstadt-Warendorf-Münster	2
2. Münster-Coesfeld-Bocholt	2
Bocholt-Coesfeld-Münster	1
3. Münster-Hamm	25
Hamm -Münster	32
4. Münster - Rheine	3
Rheine - Münster	5
5. Münster-Burgsteinfurt-Gronau	1
Gronau-Burgsteinfurt-Münster	2
6. Münster-Lünen-Dortmund	1
Dortmund-Lünen-Münster	1
7. Münster-Neubeckum-Lippstadt	1
Lippstadt-Neubeckum-Münster	2
8. Münster - Wanne	31
Wanne - Münster	23
9. Münster - Osnabrück	52
Osnabrück - Münster	44

Der Güterbahnhof befindet sich im Süden der Stadt und stellt die Verlängerung des Hauptbahnhofes dar. Die gesamte Bahnhofsanlage beträgt rd. 2,6 km Länge.

Etwa 18 Güterzüge beginnen in Münster, wohingegen 20 täglich im Güterbahnhof enden. Weitere 24 Güterzüge erfahren bei ihrem Durchgang eine kurze Behandlung. Darüber hinaus werden ungefähr 73 Güterzüge ohne Aufenthalt in Münster um den Güterbahnhof herumgeführt. Die Umgehungsbahn befindet sich im Osten der Stadt. Im Südwesten des Stadtgebietes zweigt die Umgehungsbahn zwischen Weseler Straße und Kappenberger Damm von der Recklinghausener, im Süden zwischen Kappenberger Damm und Hammer Straße von der Dortmunder und östlich der Hammer Straße von der Hammer Linie ab und verläuft in einem weiten Bogen teils innerhalb und teils außerhalb des Stadtgebietes und gelangt im Nordosten wieder auf die Osnabrücker Strecke. Diese Umgehungsbahn dient dazu, den Hauptbahnhof bei der Durchfahrt der Güterzüge zu entlasten, soweit es sich um Züge handelt, die in Münster weder eine Be- noch Entladung erfahren.

Die in Münster beginnenden Güterzüge bestehen vorwiegend aus Nahverkehrsgüterzügen, die die nähere Umgebung Münsters bedienen, wie z.B. die Strecken Münster - Gronau, Münster - Warendorf - Lippstadt, Münster - Rheine usw. Da Münster als letzter Umstellbahnhof für Güterzüge aus allen entfernt liegenden Gebieten wichtige Verteilerfunktionen für die genannten Strecken übernimmt, wird jeder Bahnhof bedient.

Wie aus der Übersicht deutlich hervorgeht, sind die Strecken vom Ruhrgebiet nach den Nordseehäfen weitaus am stärksten belastet. Auf ihnen verkehrt im Verhältnis zu allen Nebenstrecken über das 12- bis 15fache an Güterzügen. Die Strecken Wanne - Münster - Osnabrück - Bremen - Hamburg bzw. Hamm - Münster - Osnabrück - Bremen - Hamburg werden in der Süd-Nordrichtung als Lastrichtung, in der Nord-Südrichtung als Leerrichtung bezeichnet. Während der Gütertransport nach den Nordseehäfen sehr bedeutend ist, ist der Rohstoffimport, wobei Erze vorherrschen, auch nicht unbedeutend. Sie werden in Spezialwagen ins Ruhrgebiet befördert, so daß sich hierbei eine anders verlaufende Leer- und Lastrichtung abzeichnet. Darüber hinaus verdient in diesem Zusammenhang auch noch die Strecke Ruhrgebiet-Münster-Rheine-Leer-Emden erwähnt zu werden. Die durchgehenden Güterzüge zwischen Ruhrgebiet und den Nordseehäfen machen den Hauptanteil der Belastung der münsterschen

Umgehungsbahn aus.

Bei den in der Tabelle angegebenen Güterzügen handelt es sich lediglich um planmäßig verkehrende, deren Zahl durch Einsatzzüge von Fall zu Fall erheblich steigt, je nach dem Anfall der Güter, insbesondere der Ankunft der ausländischen Erze in Emden, Bremen und Hamburg. Daraus resultiert die Tatsache einer sehr schwankenden Belastung der Strecken in Richtung Ruhrgebiet mit beladenen Waggons. Da auf der Strecke Münster-Dortmund vorwiegend außerplanmäßige Erzzüge verkehren, erklärt sich auch die geringe Zahl der planmäßig verkehrenden Güterzüge. Im ganzen gesehen ist jedoch der Anteil der Erze, die auf dem Schienenwege befördert werden, gering, da die Hauptmenge der ausländischen Erze auf dem Binnenschiffahrtswege zur Verhüttungsstätte gelangt.

Im Nahverkehr werden hauptsächlich Wagenladungen der einzelnen Bahnhöfe befördert, der Massenguttransport tritt dabei in den Hintergrund. Auf der Linie Münster-Beckum mit täglich 2 einlaufenden Güterzügen herrscht die Zementbeförderung vor.

Die in Münster erstellten Ladungen bestehen größtenteils aus geschlossenen Wagenladungsgütern der münsterschen Firmen, wie z.B. Futtermittel der Westfälischen Zentralgenossenschaft, Bierladungen der Germania Brauerei, landwirtschaftliche Maschinen der Firma Stille (täglich bis zu 10 Waggons). Da jede 2. Woche eine große Rindviehversteigerung in Münster stattfindet, werden bis zu 80 Waggons mit Rindern beladen, die vornehmlich nach Süddeutschland transportiert werden.

Die eingehenden und für Münster bestimmten Ladungen bestehen vorwiegend aus Lebens- und Nahrungsmitteln, Futtermittelrohren, Kohle, Koks, landwirtschaftlichen Maschinen für den Großhandel, PKW's, Möbeln usw. Der Umschlag (ent- und beladen) geschieht überwiegend in firmeneigenen Anschlüssen. Firmen, die keinen Gleisanschluß besitzen, erhalten ihre gewünschten Waggons mit einem Straßenroller der Bundesbahn (täglich etwa 15 Waggons).

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet die Gesamtjahresmenge der versandten und empfangenen Gepäck-, Expreß-, Eil- und Frachtstückgüter des münsterschen Bahnhofes.

Güterverkehr des Hauptbahnhofes Münster ¹⁾

Versandart der Güter	Versand (in Tonnen)			Empfang (Tonnen)		
	1953	1960	%	1953	1960	%
Gepäck	406	761	+90	454	618	+36
Expreßgut	3262	3703	+13,5	3297	3779	+14,7
Eil- und Frachtstück gut	14938	16126	+8	19469	21748	+11,7

Ein Vergleich der Zahlen von 1960 mit denen von 1953 zeigt bei allen Güterversandarten ein Ansteigen der Mengen sowohl beim Versand als auch beim Empfang.

II. Der Omnibusverkehr in seiner Stellung zur verkehrsgeographischen Erschließung der näheren Umgebung Münsters

1. Die Verkehrsträger

Im Zubringerverkehr für Münster sind neben der Eisenbahn viele Omnibuslinien, die aus allen Teilen der Bucht auf Münster zulaufen, von eminenter Wichtigkeit. Sie verbinden auch die abgelegensten Orte mit der Großstadt Münster. Träger sind öffentliche Institutionen, Gesellschaften und Privatunternehmer. Es gibt etwa 12 verschiedene Träger, die Linien von Münster ins Münsterland unterhalten. Besonders erwähnenswert sind die Bundesbahn, die neben den Bahnlinien wichtige Bahnbusstrecken betreibt, die Bundespost, der Kraftverkehr Westfalen sowie drei andere Gesellschaften, die Westfälische Autobusverkehrsgesellschaft Münster, die Verkehrsgesellschaft für den Kreis Lüdinghausen und Schwertheim und Co, Ahlen. Darüber hinaus gibt es noch 6 Einzelunternehmer, die ihren Sitz in den Nachbarorten Münsters haben, u.a. in Nordwalde, Havixbeck, Borghorst, Osterwick usw.

Die Bundesbahn, Bundespost, der Kraftverkehr Münsterland, die Verkehrsgesellschaft für den Kreis Lüdinghausen, der Kraftverkehr Westfalen und die Westfälische Autobusverkehrsgesellschaft sind

1) Erstellt nach Angaben des Statistischen Jahresberichtes der Stadt Münster, 1959, S. 159 sowie nach Auskunft bei der Bundesbahndirektion Münster

alle mit z.T. weit über 10 Fahrtenpaaren an dem Busverkehr beteiligt, wobei aber der Kraftverkehr Westfalen mit 34 Fahrtenpaaren den größten Anteil hat.

Der Omnibuspersonenverkehr ist in besonderer Weise durch die täglichen und periodischen Pendler der Stadt Münster gekennzeichnet. Nach der Fertigstellung des Bremer Platzes (Gummibahnhof), der sich unmittelbar hinter dem Hauptbahnhof am südöstlichen Altstadtstrand befindet, wurden die Omnibusend- und Abfahrtstationen vom beengten Bahnhofsvorplatz dorthin verlegt, mit Ausnahme der Bahn- und Postbusse. Die Postbusse haben ihre alte Haltestelle gegenüber dem Hauptpostamt in der Bahnhofstraße wegen der Post- und Gepäckbeförderung beibehalten können.

2. Die Verkehrslinien

Nicht weniger als 18 Omnibuslinien erschließen in einem engen Netz von Münster aus die Münstersche Bucht. 135 Busse beginnen täglich (wochentags) von Münster ihre Fahrt, wohingegen 133 in der Stadt eintreffen. Alle Gebiete des Münsterlandes sind ziemlich gleichmäßig gut dem Busverkehr angeschlossen. Lediglich der etwas dünner besiedelte Norden tritt in der Liniendichte etwas zurück. Im Nahverkehr beläuft sich die Belastung der Linien auf ca. 5-10 Fahrtenpaare (Hin- und Rückfahrt).

Die Fernverkehrslinien (über 60 km) werden von der Bundesbahn mit 6 Linien, Münster - Osnabrück 66 km (5 Fahrtenpaare), Münster - Bocholt 110 km (4 Fahrtenpaare), Münster - Wuppertal 107 km (3 Fahrtenpaare), Münster - Gronau 69 km (2 Fahrtenpaare) und Münster - Rheda - Lippstadt 73 km (5 Fahrtenpaare) betrieben. Ferner wurde im Frühjahr 1961 eine Nahverkehrslinie bis Herbern mit einem Fahrtenpaar eingerichtet. Die Bahnbuslinie Münster - Gronau über Borghorst und Burgsteinfurt verläuft parallel mit dem Schienenwege. 2 Fahrten werden bis zur Glanerbrücke an der holländischen Grenze durchgeführt. Von hier aus besteht ein 20-Minutenverkehr nach Enschede. Auf der Strecke Münster - Rheda - Lippstadt, die ebenfalls in Schienenrichtung verläuft, werden nur 2 Fahrten bis Lippstadt betrieben, die übrigen 3 enden bereits in Warendorf. In umgekehrter Richtung beginnen gleichfalls 2 Fahrten in Lippstadt und 3 in Warendorf. Auf allen übrigen Strecken tritt die gleiche Situation in Erscheinung, daß nicht alle Fahrten bis zum Endpunkt der Linie durchgeführt werden. Von den 4

Fahrten der Strecke Münster - Coesfeld - Bocholt z.B. enden schon 2 in Coesfeld, da sich noch weitere Fahrten nach Bocholt nicht lohnen würden. Mit zunehmender Entfernung von Münster nimmt somit die Intensität der Verkehrsdichte ab, was auch bei den Linien der anderen Verkehrsunternehmer festzustellen ist. Die Strecke Münster - Osnabrück über Kinderhaus, Sprakel, Greven, Schmedehausen, Ladbergen, Lengerich, Tecklenburg wird zusammen mit dem Kraftverkehr Münsterland betrieben, ebenfalls die Linie Münster - Ochtrup - Gronau - (Enschede) mit der Firma Kreft.

Die Bahnbusse ergänzen hauptsächlich den Schienenfahrplan und ersetzen ausgefallene Spätzüge. Sie dienen dem Berufs-, Schüler- und vorwiegend dem Einzelverkehr. Vor allem morgens zwischen 9 und 11 Uhr sind viele Vollzahler in diesen Bussen. Diese Aussage trifft auch für die Fahrten der anderen Gesellschaften zu. Für die Besucher Münsters sind eigens Spätfahrten (nach 0 Uhr nachts) angesetzt worden, um ihnen die Möglichkeit eines verlängerten Aufenthalts, gegebenenfalls zur Teilnahme an Spätveranstaltungen zu gewähren.

Die Bundespost befährt insgesamt 3 wichtige Hauptstrecken: Münster-Bielefeld (6 Fahrtenpaare) über Telgte, Westbevern, Ostbevern, Glandorf, Laer, Bad Rothenfelde, Dissen, Borgholzhausen, Halle, Münster-Hiltrup als Kurzstrecke und Münster-Ottmarsbocholt (5 Fahrtenpaare) über Haus Kannen und Venne. Ehemals verlief diese Strecke weiter von Ottmarsbocholt bis Nordkirchen. Da dieses Gebiet schon sehr stark im Einflußbereich des Ruhrgebietes liegt, wurde diese Teilstrecke wegen der geringen Anzahl von Fahrgästen im Mai 1960 aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben. Obwohl diese Linie wegen der Finanzschule (im Schloß Nordkirchen) lange durch Samstags- und Sonntagsfahrten aufrechterhalten wurde, stellte sich heraus, daß der größte Teil der Schüler aus den Ruhrgebietsstädten kommt. Auf der Bielefelder Strecke herrscht in den Sommermonaten ein beträchtlicher Ausflugsverkehr nach Iburg, Bad Rothenfelde, Laer und zum Teil nach Bad Salzfln. Die Teilstrecke bis West- und Ostbevern zeichnet sich durch Berufsverkehr aus.

Neben der Bielefelder Linie ist die Hiltruper (4 km), die in Verbindung mit der Privatfirma Weilke betrieben wird, sehr gut besetzt. Die starke Belastung dieser Strecke mit insgesamt 16 Fahrtenpaaren ist auf die große Ausrichtung Hiltrups auf Münster

(in verwaltungsmäßiger, wirtschaftlicher, arbeitsmäßiger und kultureller Hinsicht) sowie auf die kleinen Siedlungen zwischen Münster und Hiltrup zurückzuführen. Zum anderen sind aber auch viele aus Münster und Umgebung in den Hiltruper Industriebetrieben beschäftigt (u.a. Farbenwerke Glasurit, Röhrenwerke). Durchschnittlich befördert die Bundespost auf der Strecke Münster-Hiltrup monatlich 48.000, Münster-Bielefeld 40.200 und Münster-Ottmarsbocholt 10.200 Personen, wovon ca. 2/5 aller Fahrgäste Zeitkartenfahrer sind. Die Bundespost bringt täglich etwa 1.500 bis 2.000 Personen in die Stadt Münster.

Der Kraftverkehr Westfalen unterhält 4 bedeutende Strecken, Münster - Albersloh - Everswinkel - Freckenhorst - Oelde, Münster - Altenberge - Laer - Ahaus - Vreden, Münster - Nottuln - Coesfeld und Münster - Gremmendorf - Wolbeck - Neubeckum - Beckum - Lippstadt. Daß auf jeder dieser Strecken rd. 8-9 Hin- und Rückfahrten erfolgen, läßt zur Genüge auf ihre große Bedeutung in der Personenbeförderung schließen.

Die Westfälische Autobusverkehrsgesellschaft befährt folgende 3 Linien: Münster - Telgte - Ostbevern (13 Fahrtenpaare), Münster - Telgte - Warendorf - Sassenberg (2 Fahrtenpaare) und Münster - Sprakel - Greven - Saerbeck - Ibbenbüren (5 Fahrtenpaare).

Eine sehr wichtige Strecke unterhält die Verkehrsgesellschaft für den Kreis Lüdinghausen mit den Ortschaften Senden, Lüdinghausen und Olfen (14 Fahrtenpaare), wobei 8 Fahrten in Lüdinghausen enden, gefolgt vom Kraftverkehr Münsterland mit den Linien Münster-Hiltrup und Münster - Greven - Ladbergen - Lengerich - Tecklenburg - Osnabrück.

Nicht unbedeutend sind letztlich die von den Einzelunternehmern betreuten Strecken Münster - Roxel - Hohenholte - Havixbeck (5 Fahrtenpaare), Münster - Ahlen (4 Fahrtenpaare), Münster - Darfeld - Osterwick - Holtwick - Legden - Stadtlohn (2 Fahrtenpaare). Die Strecke Münster-Mettingen wird nur donnerstags von dem Unternehmer Forsmann, Mettingen, bedient. (1 Fahrtenpaar).

Im ganzen gesehen sind fast alle Ortschaften des nahen und fernen Münsterlandes, wenn sie auch noch so klein sind, an das Omnibusnetz angeschlossen. Die genannten Buslinien verbinden u.a. viele Orte, die auch mit der Bahn zu erreichen sind. Aber vor allem die Landbevölkerung benutzt gern Omnibusse für Fahrten nach Münster. Das ist bedingt durch die günstig und schnell zu erreichen-

den Haltestellen in der Dorfmitte sowie durch die vielen Haltestellen in den kleinen ländlichen Siedlungen, wo kein Bahnanschluß gegeben ist oder der Bahnhof oft mehrere km vom Ort entfernt liegt.

In westlicher und nordwestlicher Richtung sind die Linien Münster-Roxel - Hohenholte - Havixbeck (5 Fahrtenpaare), Münster - Nottuln - Coesfeld (9 Fahrtenpaare) und Münster - Altenberge - Laer - Ahaus (10 Fahrtenpaare) oft befahrene Strecken. Das ist in erster Linie auf die mangelnde Bahnverbindung vieler Orte zurückzuführen. Insbesondere die Ortschaften zwischen der Münster-Coesfelder und der Münster - Gronauer Bahnlinie sind kaum bahnmäßig erschlossen. Im Osten zeichnet sich die Strecke Münster - Telgte - Ostbevern mit 13 Fahrtenpaaren deutlich ab. Mit noch etwas stärkerer Belastung folgen im Süden die Linien Münster - Hilstrup (15 Fahrtenpaare) und Münster - Senden - Lüdinghausen (14 Fahrtenpaare). Die letztgenannte Strecke profitiert in besonderem Maße von dem Fehlen eines Bahnanschlusses.

Das gesamte Omnibusverkehrsnetz wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut, vor allem in bezug auf den Fernverkehrsanschluß, z.B. die Verbindungen Ladbergen - Osnabrück, Coesfeld - Bocholt, Burgsteinfurt - Gronau - (Enschede) und Münster - Haltern - Wesel.

III. Der innerstädtische Verkehr in seiner Bedeutung für die verkehrsmäßige Erschließung des Stadtgebietes

Nachdem im vorigen Abschnitt die Bedeutung des Zubringerverkehrs aus dem weiten und nahen Münsterland behandelt wurde, soll nunmehr untersucht werden, inwieweit die innerstädtischen Massentransportmittel durch die Dichte ihrer Linienführung das Stadtgebiet Münsters erschlossen haben. Die städtischen Verkehrsmittel leisten innerhalb der Stadt wertvolle Zubringerdienste und ergänzen somit auch das Überlandverkehrsnetz (Bahn- und Buslinien), indem sie die am Hauptbahnhof (u.a. Endstation der Überlandbusse) eintreffenden Menschen weiter in das Stadtzentrum befördern. In erster Linie bringen sie aber die Bevölkerung aus den entfernt gelegenen Neustadtgebieten ins Zentrum der Altstadt.

Ferner üben die städtischen Verkehrslinien einen Einfluß auf die Lokalisation des Geschäftslebens aus. Die Haltestellen bestimmen in vielen Fällen den Verlauf von Fußgängerrouen, die die

Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften sehr begünstigen. Durch bedeutende Geschäftsstraßen führen oft Straßenbahn- und Omnibuslinien, die sich vielfach kreuzen und wichtige Verkehrsknotenpunkte und Plätze mit regem Umsteigeverkehr entstehen lassen. Das braucht aber bei Geschäftsstraßen erster Ordnung, die auf Grund ihrer Eigenschaft als bedeutende Geschäftsstraßen den Fußgängerverkehr anziehen, nicht immer der Fall zu sein. Ein gutes Beispiel dafür sind u.a. die Hohe Straße in Köln und die Salz- und Ludgeristraße in Münster, die für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt sind.

Darüber hinaus sind die Verkehrsverhältnisse Münsters im allgemeinen (Straßennetz, Durchgangs- und Zielverkehr, Parkplätze usw.) bei dieser Untersuchung von Interesse, da sie heute bei der stetigen Zunahme des Verkehrs wichtige Faktoren der Stadtplanung darstellen.

1. Der städtische Omnibus- und Obusverkehr und ihre Hauptkonzentrationspunkte

Münster verfügt nur noch über städtische Autobus- und Obuslinien. Der Straßenbahnverkehr wurde im Jahre 1955 endgültig stillgelegt. Nach dem Kriege besaß Münster wieder 2 von 3 wichtigen Vorkriegsstraßenbahnlinien. Die Linie 1 verlief in südnördlicher Richtung von der Halle Münsterland bis zum Servatiiplatz (östlicher Altstadt-rand), Linie 2 verlief ebenfalls von Süden nach Norden, und zwar von der Hammer Straße bis zum Prinzipalmarkt. Die Hauptgründe für die Stilllegung der Straßenbahnen bestanden einmal in der starken Kriegszerstörung des ohnehin nicht großen Vorkriegsnetzes und zum anderen in den viel zu engen und gewundenen Straßen in der Innenstadt mit mittelalterlichem Kern. Der gesamte Verkehr wurde durch die schienengebundene Straßenbahn sehr behindert. Ein weiterer Nachteil war infolge der eingleisigen Linienführung in der langsamen Personenbeförderung begründet. Diesbezüglich nahmen nach 1945 auch viele andere deutsche Städte auf dem Verkehrssektor eine ähnliche Entwicklung wie Münster, es sei hier nur an Solingen und Osnabrück erinnert. Eine Umstellung auf Autobuslinien hatte den großen Vorteil, daß auch Vororte mit schwächerem Verkehrsaufkommen mit angeschlossen werden konnten.

Ein Netz von insgesamt 20 Linien, davon 3 Obuslinien, spannt sich über das ganze städtische Gebiet Münsters. Strahlenförmig laufen viele Linien im Altstadt-kern, dem Hauptgeschäfts- und Verwaltungszentrum zusammen. Die Linien weisen außerhalb der Altstadt eine

ziemlich gleichmäßige Verteilung auf. In der Altstadt zeichnet sich die Mitte, also das Geschäfts- und Verwaltungsviertel durch ein sehr dichtes Netz aus. Auf den Hauptausfallstraßen, die hauptsächlich die Außenviertel erschließen, verkehren jeweils mehrere Linien. Das läßt den starken Verkehrsstrom aus den verschiedensten Neustadtvierteln in das Stadtzentrum erkennen. Aus Norden bringen insbesondere die Linien 6 und 7 den Verkehr heran. Linie 6 reicht bis zur Siedlung Kinderhaus. Die Hauptlinien der Wolbecker- und Warendorfer Straße verbinden die östlichen Teile der Stadt mit dem Zentrum, wobei die Linie 19 noch weit über das Stadtgebiet bis nach der Ortschaft Handorf hinausragt. Der Süden ist durch das Liniennetz des Albersloher Weges bis Gremmendorf, der Hammer- und Weseler Straße/Kappenberger Damm dem städtischen Verkehr angeschlossen. Der schwächer besiedelte Westen wird durch die Linien der Roxeler Straße, der von Esmarchstraße und der Mecklenbecker Straße erschlossen.

Die nördlichen Linien aus der Steinfurter Straße, Grevenener Straße, Nordstraße und Neubrückenstraße, die in den Spiekerhof bzw. die Bogenstraße münden und zum Prinzipalmarkt weiterführen, erschließen die nordwestlichen Geschäftsstraßen der Altstadt mit Spiekerhof, Bogenstraße, Roggenmarkt und Drubbel. Im Süden der Altstadt führen durch die Königsstraße und über den Verspoel als Nebengeschäftsstraßen und durch die Aegidiistraße als Wohngeschäftsstraße mehrere Linien.

Während fast alle Strecken geradlinig verlaufen und in Form einer Sekante das Stadtgebiet schneiden, herrscht bei den Obuslinien 3 und 4 auf der gleichen Strecke Ringverkehr. Die Busse verkehren jeweils in entgegengesetzter Richtung. Der Ausbau des Obusringes wurde 1951 mit einer Gesamtlänge von 8,35 km vollendet. Abfahrts- und Endhaltestelle ist der Hauptbahnhof. Dieser Ringverkehr verläuft in etwa, mit Ausnahme im Westen und Norden, wo sich die Linie ein wenig vom alten Festungsring entfernt, um den Altstadtgürtel (Promenade). Diese Linie zeigt folgenden Verlauf: Hauptbahnhof - Ludgeriplatz - Zoo - Universitätskliniken - Coesfelder Kreuz - Kanonierplatz - Nordplatz - Eisenbahnstr. - Hauptbahnhof. Alle von außen heranführenden Linien stoßen auf diesen Ring mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten.

Wie bereits erwähnt, konzentrieren sich alle Obus- und Omnibuslinien auf das Altstadtzentrum mit den Hauptverkehrsknotenpunkten

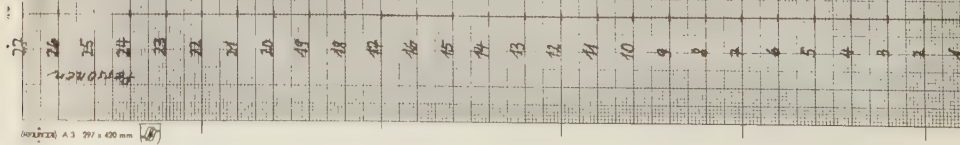
Hauptbahnhof, Eisenbahnstraße am Servatiiplatz und Ludgeriplatz im Osten bzw. Süden des Altstadtrandes und Prinzipalmarkt als Mittelpunkt des gesamten Stadtkernes. Von insgesamt 20 Linien haben etwa 12 ihre Linienführung über den Prinzipalmarkt, Hauptbahnhof und die Eisenbahnstraße, wo während des ganzen Tages ein reger Ein- und Aussteigeverkehr herrscht. Am Ludgeriplatz treffen sich 9 Linien. Die Linien aus der Mecklenbecker-, Weseler-, Hammer Straße und Himmelreichallee laufen hier im Verkehrsring zusammen, die dann zum Prinzipalmarkt und Hauptbahnhof weiterführen.

Die genannten Hauptkonzentrationspunkte (Hauptbahnhof, Prinzipalmarkt, Eisenbahnstraße, Ludgeriplatz) weisen im Vergleich zu allen anderen die weitaus stärkste Verkehrsdichte auf. An der Spitze der Belastung steht der Hauptbahnhof mit einer durchschnittlichen werktäglichen Gesamtbelastung von 28.750 ein- und aussteigenden Personen, wobei seine Verkehrsfunktion klar zum Ausdruck kommt. In größerem Abstand folgen dann Prinzipalmarkt (15.000), Ludgeriplatz (13.200) und Eisenbahnstraße (10.000). An den beiden Marktagen steigt die Zahl der Ein- und Aussteigenden auf dem Prinzipalmarkt auf ca. 20.000 an. Die nächste Differenzierung liegt erst beim Kanonierplatz im Norden der Stadt an der Melchersstraße mit 3.800 Personen, was als Vergleichsmaßstab für die Beurteilung der bereits 4 dargestellten Verkehrsknotenpunkte dienen möge.

Bei Untersuchung der Struktur des Personenverkehrs ergeben sich vor allem bei Gegenüberstellung des Hauptbahnhofes und Prinzipalmarktes erhebliche Unterschiede. In der Morgenzeit zur Hauptverkehrsspitze überwiegt beim Hauptbahnhof die Zahl der Einsteigenden in erheblichem Maße die der Aussteigenden. Der Prinzipalmarkt hingegen zeigt in den Morgenstunden ein umgekehrtes Bild. Hier steigen mehr aus als ein. Mit anderen Worten, während der Hauptbahnhof durch den Umsteige- und Einsteigeverkehr charakterisiert ist, dominiert beim Prinzipalmarkt der reine Zielverkehr. Die Menge der Aussteigenden tritt mit Abstand in den Vordergrund. Der Prinzipalmarkt ist mit seinen Nebenstraßen als Hauptgeschäfts- und Verwaltungszentrum ein sehr bedeutender Anziehungspunkt des gesamten Verkehrs. In den Abendstunden nach Geschäfts- und Büroschluß entwickelt sich der Verkehr des Prinzipalmarktes deutlich zugunsten des Einsteigeverkehrs, was die graphische Darstellung am besten zum Ausdruck bringt, Ludgeriplatz und Eisenbahnstraße nehmen durch teilweisen Umsteige- und teilweisen

Erlebe dich auf dem Weg zum Ziel!
Nimm dir Zeit für dich selbst!

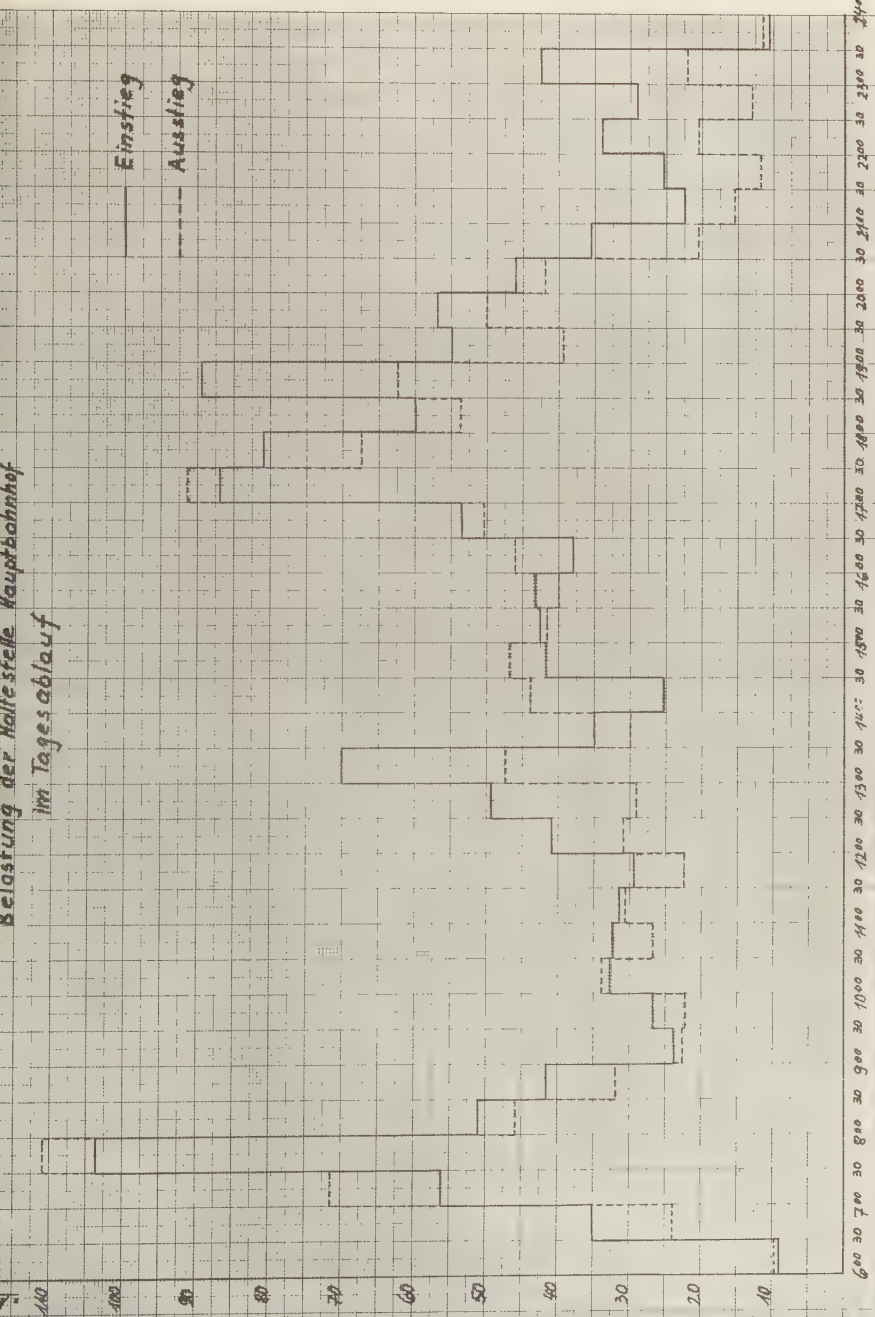
Belastung verschiedener Haltestellen während des ganzen Tages



Belastung der Haltestelle Hauptbahnhof im Tagesablauf

— Einstieg

--- Ausstieg



Zeichne den Verlauf des Ein- und Ausstrieg
sowie den Aufenthalt

Belastung der Haltestelle Prinzipalmarkt im Tagesablauf

Einstrieg

Austrieg

Personen

80
70

60

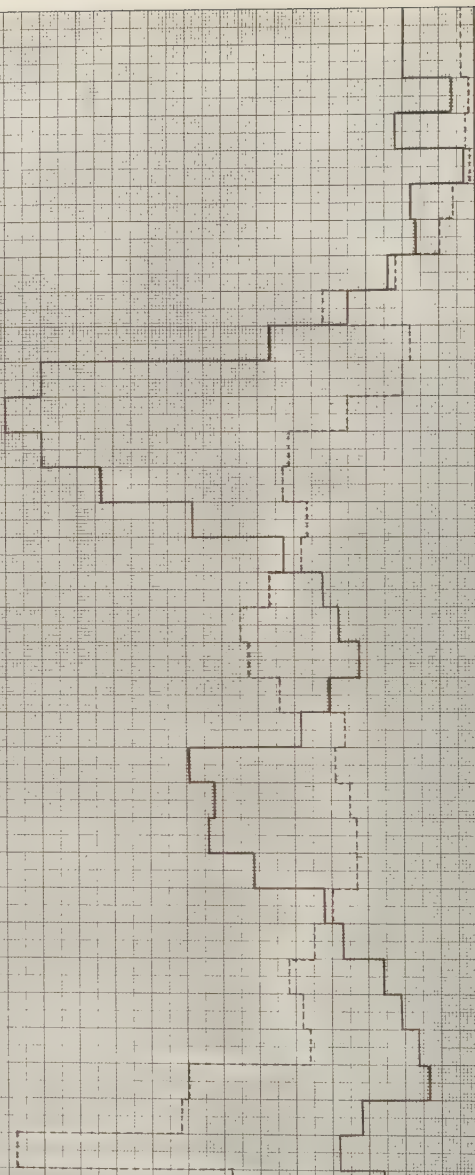
50

40

30

20

10



06:00 07:00 08:00 09:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00 24:00

Zielverkehr eine Mittelstellung ein. Viele Beschäftigte, u.a. aber auch die Besucher der Einzelhandelsgeschäfte der Altstadt, beginnen von diesen Haltestellen, unweit des Hauptzentrums, ihren Weg zur Arbeitsstätte oder ihren Einkaufsbummel durch die angrenzende Hauptgeschäftsstraße Ludgeri- bzw. Salzstr.

Während wie in allen Städten die Hauptverkehrsspitzen morgens zwischen 7³⁰ und 8⁰⁰ (Uhr), abends zwischen 17⁰⁰ und 18³⁰ (Uhr) liegen, ist außerdem in den Mittagsstunden von 12⁰⁰ bis 13³⁰ (Uhr) noch eine bedeutende Verkehrsspitze festzustellen. Das liegt nicht zuletzt an der Bevölkerungsstruktur der Stadt Münster. Viele Beamte und Angestellte fahren in der Mittagszeit nach Hause und kehren dann später zurück, zumal die Entfernungen vom Stadtzentrum zu den einzelnen Wohngebieten im Gegensatz zu vielen anderen Großstädten nicht allzu groß sind.

Wie der angeführten Übersicht zu entnehmen ist, sind die drei Obuslinien sowie die Omnibuslinien 7,6,14 und 15 nach einer Verkehrszählung der Städtischen Verkehrsbetriebe im Dezember 1960 am stärksten mit Fahrgästen besetzt. Mit 474,365 Personen beförderte die Obuslinie 2 rd. 20% der gesamten Personen (2.377.369). Sie erschließt das stark besiedelte Südviertel zu beiden Seiten der Hammer Straße sowie den nicht minder bevölkerten Osten über die Warendorfer Straße bis zur Danziger Freiheit (unmittelbar vorm Dortmund-Ems-Kanal). Diese Linie berührt die drei Hauptverkehrsknotenpunkte Eisenbahnstraße, Hauptbahnhof und Ludgeriplatz. Eine weitere sehr bedeutende Strecke befährt Linie 7 von Süden (Kappenberger Damm/Weseler Straße) über Ludgeriplatz, Prinzipalmarkt nach Norden (Grevener Straße). Ihr Anteil an der Gesamtbeförderung betrug im Monat Dezember 1960 mit 297.048 Fahrgästen gleich 12,5%. Dann folgen die Obuslinien 3 und 4 mit 10,8%, deren Netz sich wie bereits dargestellt, um den dicht bevölkerten Stadtkern spannt, gefolgt von Linie 6 (Kinderhaus - Hauptbahnhof) mit rd. 6% der Gesamtbelastung. Die übrigen Linien sind mit durchschnittlich 2 - 4 % an der gesamten Personenbeförderung beteiligt, wobei sich die Linien der Wolbecker Straße und des Albersloher Weges infolge der stetig wachsenden Siedlung Gremmen-dorf besonders deutlich abzeichnen.

Am meisten werden die städtischen Busse in den Wintermonaten benutzt. In den Monaten Januar und Dezember 1960 lag die Belastung je Monat bei rd. 2.377.000, von Mai bis August dagegen bei rd.

Beförderte Personen auf den städtischen Obus- und Omnibus-
linien im Monat Dezember 1960 ¹⁾

1) (Nach Angaben der Städt. Verkehrsbetriebe Münster)

Linie	Einzelfahrt- ausweise	Wochen- u. Monatskar- ten	Unbezahlte Beförderung (Kriegsbe- schädigte)	Beförderte Personen insges.	in % der Ges. Befdg.	Linien Länge km
2	386.268	66.697	21.400	474.365	20,0	5,0
3	198.405	34.260	10.992	243.657	10,3	8,6
4	209.947	36.252	11.630	257.829	10,8	8,6
Obus	794.620	137.209	44.022	975.851	41,0	22,2
1	61.207	10.569	3.391	75.167	3,2	8,1
5	60.002	10.361	3.324	73.687	3,0	9,6
6	117.077	20.216	6.486	143.779	6,0	6,7
7	241.881	41.767	13.400	297.048	12,5	8,7
8	79.738	13.769	4.418	97.925	4,2	8,9
9	5.005	-	-	5.005	0,2	8,5
10	47.248	9.023	2.895	59.166	2,4	9,2
11	36.353	6.277	2.014	44.644	1,8	8,7
12	45.679	7.888	2.531	56.098	2,4	4,1
13	42.035	7.258	2.328	51.621	2,2	18,6
14	88.806	15.334	4.920	109.060	4,6	9,2
15	101.694	17.560	5.634	124.888	5,4	9,9
16	48.827	8.430	2.705	59.962	2,5	18,4
18	54.700	9.445	3.030	67.175	2,8	8,3
28	23.315	4.026	1.292	28.633	1,2	7,6
22	29.045	5.015	1.610	35.670	1,5	7,5
19	35.837	33.444	2.709	71.990	3,0	12,1
Omnibus	1.118.449	220.382	62.687	1.401.518	59,0	157,1
Gesamt	1.913.069	357.591	106.709	2.377.369	100,0	179,3

Streckenbelastung
Verkehrsströme während
eines normalen Werktags
(Oblat. u. Omnibustransfer)



1.750.000 Personen je Monat. Die Gesamtzahl der beförderten Personen konnte in den letzten Jahren durchschnittlich um 3 - 5% gesteigert werden. Im Jahre 1960 belief sich die Gesamtzahl der Personenbeförderung auf 24.282.916 gegenüber 23.008.583 im Jahre 1959 (+5,5%). Neben dem absoluten Ansteigen der beförderten Personenzahl ist auch eine allgemeine stärkere relative Benutzung der städtischen Verkehrsmittel durch die Bevölkerung festzustellen. Während im Jahre 1959 129 Beförderungsfälle auf jeden Einwohner entfielen, betrugen sie 1960 rd. 135. Aber nach Angaben der Städtischen Verkehrsbetriebe liegt die durchschnittliche Beförderungszahl je Einwohner in Münster unter dem Durchschnittswert anderer Städte, was einmal durch die siedlungsgeographische Struktur Münsters, (ein relativ kleiner Stadtkern, auf das sich alle wichtigen zentralen Einrichtungen mit verhältnismäßig geringen Entfernungen konzentrieren) zum anderen aber durch die Bevorzugung des Fahrrades als Verkehrsmittel im flachen Münster bedingt ist.

Die Städtischen Verkehrsbetriebe sind nach wie vor Defizitbetriebe. Besonders die Linien, die sich bis an die Peripherie des Stadtgebietes oder sogar darüber hinaus erstrecken, gestalten sich bei Berücksichtigung der weiteren Entfernung und der mäßigen Besiedlung höchst unwirtschaftlich, zumal dorthin den ganzen Tag über planmäßige Fahrten ausgeführt werden. Der Ausbau des Liniennetzes wird in erster Linie von sozialen Momenten bestimmt, so daß auch jede kleinere Siedlung an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen wird, was natürlich, unter wirtschaftlichem Aspekt gesehen, unrentabel ist. Im Jahre 1960 betrug der Verlustsaldo der münsterschen Verkehrsbetriebe 1.108.242 DM, der aber in der Gesamterfolgsrechnung der Stadtwerke Münster insbesondere durch die Erträge der Strom- und Gasversorgung wettgemacht wird.

2. Der übrige Kraftfahrzeugverkehr auf den Hauptstraßen des Stadtkernes und seine kritische Betrachtungsweise

Vorweg sei auf einige statistische Mängel, die dieser Untersuchung zugrunde liegen, hingewiesen. Da die letzte Straßenverkehrszählung Münsters aus dem Jahre 1958 datiert, war es nicht anders möglich, als diese Unterlagen und die Ergebnisse der Verkehrszählung von 1955 für die Auswertung heranzuziehen. Die Vergleiche der Zählungen der Jahre 1955 und 1958 geben jedoch aufschlußreiche An-

haltungspunkte, um allgemeine Aussagen für einen weiteren Zeitraum von ebenfalls 3 Jahren (1958 - 1961) bezüglich der Entwicklungstendenzen des Verkehrs, die auch heute noch Gültigkeit haben, machen zu können, obwohl sich die absoluten Zahlen in der Zwischenzeit beträchtlich geändert haben dürften. Somit gewinnen die nachfolgenden Darlegungen erheblich an Aussagekraft.

Daß die Entwicklung des Straßenverkehrs in Münster in der Zeit von 1958 - 61 ähnlich steigende Tendenzen zeigt wie von 1955 bis 1958, ergab eine Zwischenzählung des Verkehrs auf der Weseler Straße im Juni 1961 durch das Städtische Tiefbauamt. Hierbei ergab sich gegenüber 1958 eine Zunahme des Personenkraftverkehrs ohne Krafträder von über 100% sowie ein Anwachsen des Güterkraftverkehrs von rd. 14%. Während des Zeitraumes von 1955 - 1958 zeigte der Personenkraftwagenverkehr ebenfalls das bei weitem größte prozentuale Wachstum. Nun kann aber die Feststellung hinsichtlich des sehr hohen Anwachsens des Personenkraftverkehrs der Weseler Straße nicht im gleichen Verhältnis als Maßstab für alle anderen wichtigen Stadtstraßen dienen, da die verstärkte Verkehrsbelastung dieser Hauptausfallstraße z.T. durch den großzügigen Ausbau der Weseler Straße (4bahnig) bedingt ist. Nach Beobachtungen und Schätzungen des Städtischen Tiefbauamtes wird jedoch eine durchschnittliche Steigerung des Gesamtverkehrs von 30-40% gegenüber dem Jahre 1958 angenommen, wobei die Zunahme des Personenkraftwagenverkehrs noch höher eingeschätzt wird.

Das Geschäfts- und Verwaltungsleben Münsters konzentriert sich auf einen verhältnismäßig kleinen Raum. Das starke Anwachsen der Bevölkerung Münsters und seines Umlandes sowie die zunehmende Motorisierung haben zu einer außerordentlichen Verdichtung des Verkehrs in der Innenstadt geführt, deren Straßenzüge vorwiegend durch die Verkehrsverhältnisse des Mittelalters bestimmt wurden.

Die umseitige Tabelle der Verkehrszählung aus dem Jahre 1958 gibt einen guten Einblick in die Struktur und das Wachstum des Straßenverkehrs der Stadt Münster seit dem Jahre 1955. Diese Feststellungen und Aussagen sind auch bis zu einem gewissen Grade ein Spiegelbild der weiteren Entwicklung der Verkehrsverhältnisse in den darauffolgenden Jahren, wie bereits einleitend gesagt wurde. Die Übersicht läßt zunächst erkennen, daß trotz der ständigen Verdichtung des Verkehrs, im Jahre 1955 gegenüber 1958 27.134 Fahrzeuge (einschließlich Fahrräder) mehr gezählt wurden. Während

Anteil der im Straßenverkehr beteiligten Fahrzeuge ^{1) 2)}						
Art der Fahrzeuge	Juli 1955		Juni 1958		Differenz	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
<u>Personenkraftfahrzeuge</u>						
Personenkraftwagen	138.816	25,2	198.304	37,8	+59.488	+42,9
Omnibusse	10.591	1,9	12.897	2,5	+ 2.306	+21,8
Krafträder	45.821	8,3	30.064	5,7	-15.757	-34,4
zusammen	195.228	35,4	241.265	46,0	+46.037	+23,6
<u>Güterkraftfahrzeuge</u>						
Lieferwagen	23.025	4,2	28.181	5,4	+ 5.156	+22,4
Lastkraftwagen	31.029	5,6	32.596	6,2	+ 1.567	+ 5,1
Lastzüge	14.013	2,5	14.646	2,8	+ 633	+ 4,5
zusammen	68.067	12,3	75.423	14,4	+ 7.356	+10,8
Personen- und Güterkraftfahrzeuge zusammen	263.295	47,7	316.688	60,4	+53.393	+20,3
Mopeds	29.756	5,4	32.696	6,2	+ 2.940	+ 9,9
Fahrräder	258.407	46,9	174.940	33,4	-83.467	-32,3
zusammen	288.163	52,3	207.636	39,6	-80.527	-27,9
Fahrzeuge insgesamt	551.458	100	524.324	100	-27.134	- 4,9
	=====		=====			

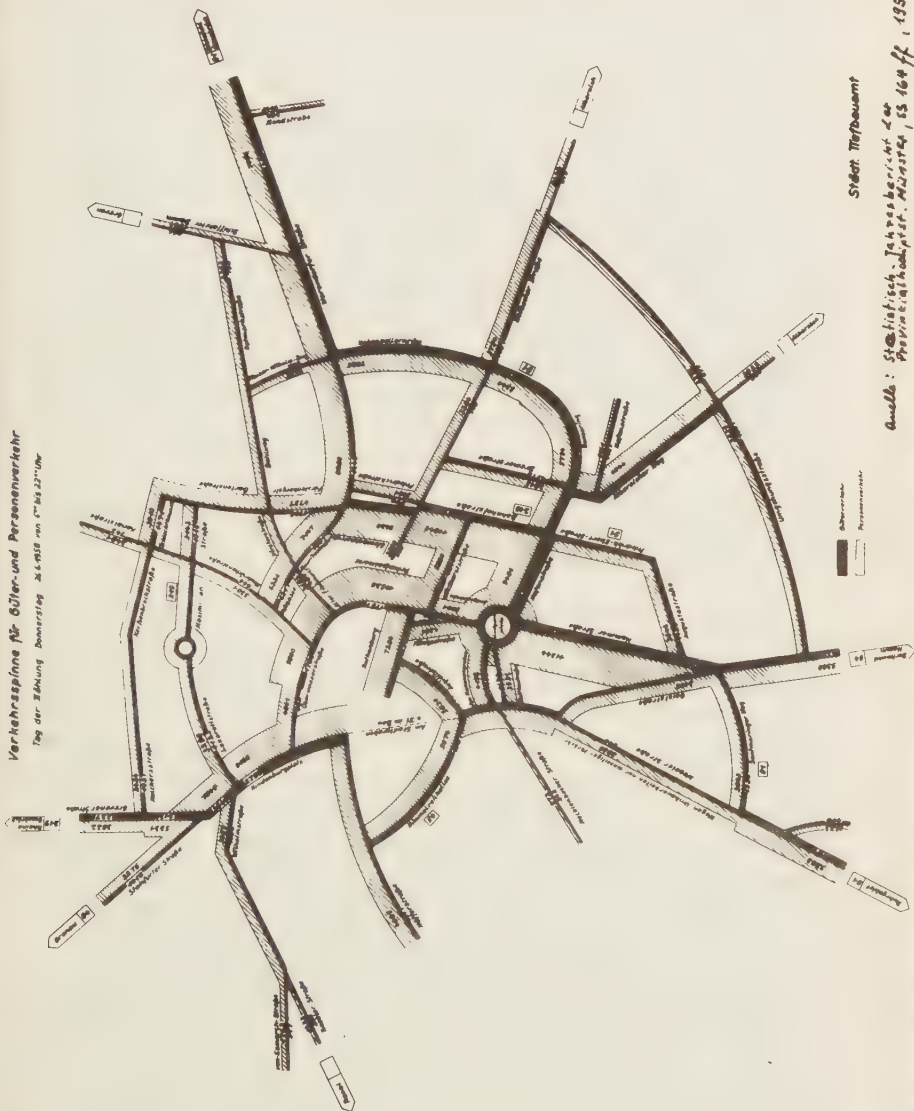
+) einschließlich Sonderfahrzeuge

1) Statistischer Jahresbericht 1958, Provinzialhauptstadt Münster, S.171

2) Es wurden hierbei nur die Zählergebnisse der 92 gleichen Zählstellen der Jahre 1955 und 1958 berücksichtigt, um dadurch eine sichere Vergleichsbasis zu erhalten.

Verkehrsspinne Nr. Güter- und Personenverkehr

Tag der Zählung Donnerstag 24. VIII. um 7⁰⁰ bis 23⁰⁰ Uhr



Stadt Trier

Quelle: Statistisch-Jahresbericht der Provinzialhauptstadt, Münster, 53. 104 ff., 1958

der Personenkraftfahrzeugverkehr im Vergleich zu 1955 um 23,6% zugenommen hat, hat sich der Anteil der Güterkraftfahrzeuge um 10,8% erhöht. Die Zahl der am Verkehr beteiligten Krafträder und Fahrräder hat mit 34,4% bzw. 32,3% erheblich abgenommen. In diesen hohen Prozentsätzen ist der Grund dafür zu suchen, daß im Jahre 1955 mehr Fahrzeuge als im Jahre 1958 erfaßt wurden. Der Personenkraftwagenverkehr, dessen Entwicklung bis in die Gegenwart zu beobachten ist, hat mit 42,9% von allen Kraftfahrzeugarten am stärksten zugenommen. Danach folgt der Omnibus- und Lieferwagenverkehr mit 21,8% und 22,4%. Die wachsende Zahl der Lastkraftwagen und Lastzüge ist mit 5,1% bzw. 4,5% verhältnismäßig gering. Die Beteiligung der Kraftfahrzeuge am gesamten Straßenverkehr betrug rd. 60%, die der Fahrräder und Mopeds rd. 40%. Trotz des merklichen Rückganges des Fahrradverkehrs ist das Fahrrad in dem flachen Münster und Münsterland nach wie vor ein beliebtes Fahrzeug, was die hohe Zahl von 174.940 gezählten Fahrrädern am besten beweist.

Die genannte Relation von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern und Mopeds wird sich inzwischen leicht zugunsten des Kraftfahrzeugverkehrs geändert haben.

Den stärksten Verkehr wiesen 1958 die Hammer Straße am Ludgeri- platz (25.927 Fahrzeuge), Neutor (23.603 Fahrzeuge), Bahnhof- straße am Servatiiplatz (22.372 Fahrzeuge), Prinzipalmarkt (21.971 Fahrzeuge) und Warendorfer Straße am Mauritztor (20.627 Fahrzeuge) auf. Der Fahrzeugverkehr (Kraftfahrzeuge, Mopeds, Fahrräder) auf dem Prinzipalmarkt und am Neutor - das den Verkehrs- strom aus der Roxeler-, Steinfurter- und Grevener Straße auf- nimmt - hat sich gegenüber 1955 um 5 - 6% erhöht. Der Verkehr der Hammer Straße, Bahnhofstraße und Warendorfer Straße ist hingegen etwas zurückgegangen, was durch den starken Rückgang des Fahr- radverkehrs aus diesen dichtbesiedelten Wohngebieten ausgelöst wurde. Während diese genannten Straßen weiterhin die Hauptver- kehrskonzentrationspunkte geblieben sind, ist aber ihre Belastung durch den Kraftfahrzeugverkehr in den letzten Jahren erheblich ge- wachsen.

Die zunehmende Verkehrskonzentration auf den Prinzipalmarkt re- sultiert einerseits aus seiner Funktion als Geschäfts- und Ver- waltungszentrum, andererseits aus dem starken Durchgangsverkehr, der immer noch über ihn hinwegströmt, wodurch auch die sich an-

schließenden Geschäftsstraßen Drubbel, Roggenmarkt, Bogenstraße und Spiekerhof in besonderer Weise mit erfaßt werden.

Da die geplanten Umgehungsstraßen bzw. Tangenten noch nicht vollständig ausgebaut sind, fließt noch fortwährend ein beträchtlicher Teil des Durchgangsverkehrs der 8 Ausfallstraßen, die im Zuge ihrer mittelalterlichen Anlage strahlenförmig auf den Altstadttring stoßen, durch die Altstadt. Daher wird ihre Verkehrsstruktur nach wie vor stark vom Durchgangsverkehr geprägt, was die im Jahre 1958 stattgefundene Durchgangsverkehrszählung deutlich unterstreicht. Bei dieser Verkehrszählung wurden nur Kraftfahrzeuge (ohne Kraftäder) erfaßt. Man ging dabei wie folgt vor: Gezählt wurden die Kraftfahrzeuge, die während der sechszehnstündigen Zählzeit durch eine der acht Einfall- bzw. Ausfallstraßen (Weseler Straße, Hammer Straße, Wolbecker Straße, Warendorfer Straße, Grevener Straße, Steinfurter Straße, Roxeler Straße oder Albersloher Weg) stadteinwärts fuhren und auf einer anderen dieser Straßen die äußere Zählstelle stadtauswärts passierten.

Folgende Hauptrichtungen nach der Stärke des Verkehrsstromes heben sich deutlich hervor, wobei ein Vergleich mit der Zählung des Jahres 1955 durchgeführt wird.¹⁾

Aus Richtung	1955	1958	Differenz	Zunahme in %
1. Warendorfer Straße - Weseler Straße u. umgek.	1.124	1.438	314	27,9
2. Warendorfer Str. - Hammer Str. u. umgekehrt	657	792	135	20,5
3. Grevener Str. - Weseler Str. u. umgekehrt	554	643	89	16
4. Grevener Str. - Hammer Str. u. umgekehrt	481	620	139	28,8
5. Steinfurter Str. - Warendorfer Str. u. umgek.	359	470	111	30,9
6. Steinfurter Str. - Hammer Str. u. umgekehrt	420	432	12	2,8

¹⁾ Erstellt aus den statistischen Jahresberichten 1955 u. 1958
130 bzw. 176

Die Gegenüberstellung zeigt, daß der Durchgangsverkehr von 1955 - 1958 in fast allen Richtungen durchschnittlich um 20 - 25% gestiegen ist. Diese Werte können auch gegenwärtig unter der Berücksichtigung der stetigen Zunahme der Verkehrsdichte (1958-1961) als durchaus gegeben angesehen werden, wobei sie gegebenenfalls noch höher anzusetzen sind.

Der mit Abstand größte Durchgangsverkehr bewegt sich also nach wie vor von der Wareндorfer Straße durch die Altstadt über die Mauritzstraße, den Bült, Alten Fischmarkt, Prinzipalmarkt, die Rothenburg und Aegidiistraße in die Weseler Straße und umgekehrt (insbesondere der Personenverkehr) oder um den Altstadttring über die Bahnhofstraße, Hafenstraße, den Ludgeriplatz, die Moltkestraße in die Weseler Straße (Südwest-Nordostachse). Nach völligem Ausbau der bereits in Angriff genommenen Osttangente (Altstadtrand) soll der Durchgangsverkehr Wareндorfer Straße - Weseler Straße, sofern er nicht schon weiter stadtauswärts durch die Umgehungsstraße umgeleitet wurde, über Servatiplatz, Engelstraße, Schorlemer Straße, Ludgeriplatz, Moltkestraße zur Wareндorfer Straße (und umgekehrt) geleitet werden. Bisher fehlt noch der breite Ausbau der Engelstraße von der Schorlemer Straße bis Windthorststraße.

Neben dem starken Durchgangsverkehr Wareндorfer Straße - Weseler Straße konzentriert sich ein weiterer beträchtlicher Teil des Verkehrs aus allen Richtungen auf die Hammer Straße als Ausfallstraße, was durch das südwestlich von Münster gelegene Ruhrgebiet bedingt ist.

Der Durchgangsverkehr von der Steinfurter Straße, Grevener Straße und Roxeler Straße im Nordwesten bzw. Westen der Altstadt in die Weseler und Hammer Straße, der ehemals gleichfalls durch das Altstadtgeschäftszentrum geschleust wurde, kann jetzt ungehindert über die Westtangente am Stadtgraben fließen (Fertigstellung 1958/59). Im Norden entsteht die wichtige West-Ost-Tangente, die die Wolbecker- und Wareндorfer Straße über Mauritztor, Bült, Münzstraße mit dem Neutor verbindet. Der Ausbau der Münzstraße wird voraussichtlich im Frühjahr 1962 beendet werden können. Die äußere Umgehungsstraße als Verbindung zwischen Weseler-, Hammer-, Wolbecker- und Wareндorfer Straße dient dazu, den Durchgangsverkehr schon rechtzeitig vor den Toren der Stadt umzuleiten, so daß er erst gar nicht den Stadtkern berührt. Das Teilstück im Süden

(Weseler Straße - Kappenberger Damm) befindet sich zur Zeit noch im Bau. Erst im Frühjahr 1962 kann mit der endgültigen Fertigstellung der Umgehungsstraße, die zu einer wesentlichen Entlastung der Stadt beitragen wird, gerechnet werden. Einen nicht unbedeutenden Teil des Ferndurchgangsverkehrs wird künftig die neue Autobahn Kamen-Bremen (Hansalinie) aufnehmen.

Bei Umleitung des Durchgangsverkehrs gewinnt der Zielverkehr mehr Raum und Platz und kann dicht an das Stadtzentrum herangeführt werden, was für die Entwicklung des Geschäftslebens von besonderer Wichtigkeit ist. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß es der Stadt Münster durch ihre Planungs- und Ausbauarbeiten in naher Zukunft gelingen wird, das Zentrum der Altstadt vom Durchgangsverkehr freizuhalten.

Damit ist aber das Verkehrsproblem der Altstadt noch längst nicht gelöst. Infolge des ständigen Wachsens der Zahl der Kraftfahrzeuge, insbesondere der Personenkraftwagen, wächst auch der Zielverkehr in zunehmendem Maße. Münster besitzt keine breiten Boulevards wie viele andere Großstädte, die den Verkehr flüssig halten und viel Parkraum an den Straßenseiten bieten. Die Zahl der Auswärtigen, die mit ihrem eigenen Wagen eine Einkaufsfahrt nach Münster unternehmen, steigt ebenfalls zusehends. Daher rückt die Bedeutung der Parkplätze immer mehr in den Vordergrund. Wenn die Käufer in den Geschäftsstraßen oder in ihrer unmittelbaren Nähe keine ausreichenden Abstellplätze für ihren Wagen finden, dann wird diese Käuferschicht den Altstadtgeschäften mit Bestimmtheit verlorengehen.

Ein Parken an den Seiten der Hauptgeschäftsstraßen ist wegen ihrer Enge in den meisten Fällen nicht möglich. Daher herrscht auf fast allen Geschäftsstraßen der Innenstadt Park- und Halteverbot. Zudem sind die Salz- und Ludgeristraße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Der Prinzipalmarkt ist zwar eine breite Straße, aber in ihrer Fortsetzung (Drubbel, Roggenmarkt, Bogenstraße, Spiekerhof bzw. Rothenburg) ist sie wieder viel zu schmal, um allen Verkehrsverhältnissen gerecht zu werden. Einen wesentlichen Teil des Prinzipalmarktes nehmen die Haltestellen der städtischen Busse ein. Im ganzen gesehen unterliegen fast alle Straßen des östlichen Altstadtteiles, die das Hauptgeschäftszentrum Münsters darstellen, dem Park- und Halteverbot. In der Innenstadt besteht daher lediglich die Möglichkeit, die Wagen auf einem Parkplatz

oder in einer vom Geschäftszentrum abgelegenen Seitenstraße abzustellen. Der zentralgelegenste und daher auch einer der belebtesten ist der Domhofparkplatz. Es ist aber zu berücksichtigen, daß dieser Platz mittwochs und samstags vormittags wegen des dort stattfindenden Wochenmarktes nicht benutzt werden kann. Darüber hinaus sind im Norden der Altstadt die Plätze an der Bogenstraße (Ecke Neubrückenstraße) und der Tibusstraße besonders erwähnenswert, wovon der erstere wegen seiner zentralsten Lage an den Hauptgeschäftsstraßen des Zentrums am dichtesten besetzt ist. Er führt vor allem den Geschäftsleuten auf dem Spiekerhof, Roggenmarkt und nicht zuletzt in der Bogenstraße viele Kunden zu. Diese beiden Parkplätze sind für den Verkehr aus nördlicher Richtung (Neutor, Kreuztor, Neubrückentor) am bequemsten und schnellsten zu erreichen. Im Osten der Altstadt verfügt der Parkplatz an der Klemensstraße über größere Parkflächen, die im Herbst 1961 durch den Abbruch des alten Clemenshospitals beträchtlich erweitert werden konnten. Er liegt in unmittelbarer Nähe der Ludgeristraße und des Prinzipalmarktes, etwa 50 bis 80 m davon entfernt und haben eine gute Zufahrt für den Verkehr aus südöstlicher Richtung durch die Windthorststraße und über den Servatiiplatz durch die Klemensstraße.

Der Aegidiiparkplatz in Verbindung mit dem kleineren Rothenburgplatz im Südwesten der Altstadt, Ecke Rothenburg, ist ein bedeutender Omnibusparkplatz. Die Rothenburg erhält als Geschäftsstraße von diesen Parkplätzen einen starken Fußgängerstrom. Auf Grund ihrer Lage werden sie von den Fahrern aus Richtung Hammer Straße über Moltkestraße, Steinfurter Straße (Neutor) und insbesondere der Weseler Straße bevorzugt.

Eine Verkehrszählung der Stadt aus dem Jahre 1957 hat ergeben, daß in der Innenstadt, im Bereich zwischen Domplatz und Bahnhof, rd. 2.000 Autos abgestellt wurden. Diese Zahl wird heute, 4 Jahre nach dieser Zählung, bei weitem überschritten, so daß die vorhandenen Parkplätze der Innenstadt unter Berücksichtigung der zunehmenden Verkehrsdichte zur Zeit nicht ausreichen, um allen Anforderungen gerecht zu werden, zumal schon einmal von der Stadt der Plan erörtert wurde, die Innenstadt auch für den Zielverkehr zu sperren, mit Ausnahme des Stadtbusverkehrs.

Man muß sich wohl darüber im klaren sein, daß das ohne schädigende Wirkungen auf das Geschäftsleben erst dann möglich ist, wenn in allernächster Nähe der Altstadtgeschäftsstraßen genügend

große Parkplätze vorhanden sind, die vom Autofahrer gut und schnell erreicht werden können. Unter diesen Voraussetzungen würde die Altstadtgeschäftswelt wahrscheinlich noch von einer Sperrung der Innenstadt profitieren, da der Käufer letztlich die ruhigen und vom Fahrzeugverkehr unberührten Geschäftsstraßen vorziehen wird, was uns die Erfahrungen mit der Salz- und Ludgeristraße lehren.

Der große Hindenburgparkplatz am Westrande der Altstadt liegt entschieden zu weit von den Geschäftsstraßen entfernt. Er dient hauptsächlich den Besuchern der dortigen Verwaltungseinrichtungen und ist daher meistens nur schwach besetzt. Um ihn für den Kraftfahrer lukrativer zu machen, ist bereits der Plan erörtert worden, vom Prinzipalmarkt zum Hindenburgplatz einen Autobuspendelverkehr einzurichten.

Für die Dauerparker (zur Zeit über 20% aller parkenden Fahrzeuge) ist der Bau von 3 Parkhäusern mit einem Aufnahmevermögen von insgesamt 900 Fahrzeugen vorgesehen, wovon 1 in absehbarer Zeit an der Stubengasse (zwischen Ludgeristraße, Prinzipalmarkt und Salzstraße) errichtet werden soll.

IV. Der Stadthafen

Der Bau des Dortmund-Ems-Kanals gegen Ende des 19. Jahrhunderts, der im Osten das Stadtgebiet von Süden nach Norden durchfließt, war für die allgemeine wirtschaftliche Entfaltung Münsters bedeutungsvoll und brachte der Stadt den seit Jahrhunderten gewünschten Anschluß an das Meer sowie an die im Westen, Osten und Süden angrenzenden Wirtschaftsräume. Damit konnte der Gefahr einer wirtschaftlichen Isolierung Münsters wegen des Mangels einer natürlichen Wasserstraße im Zeitalter der Industrialisierung weitgehendst begegnet werden.

Mit der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals konnte auch der münsterische Hafen im Stadtteil Hafen dem Verkehr übergeben werden. Er ist heute der bedeutendste Hafen des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Dortmund und Emden und besteht aus 4 Hafenbecken. Der Stadthafen I zwischen Albersloher Weg, Hansaring und Schillerstraße, der bereits im Jahre 1899 fertiggestellt war, ist das weitaus größte Hafenbecken - 650 m Kaianlage, 100 m breit, Eisenbahnanschluß -. Der

Stadthafen II wurde von der großen Speditionsfirma August Peters erbaut und gelangte 1917 in den Besitz der Stadt Münster. Er liegt südlich des Hafens I zwischen Bahngleis und Albersloher Weg - 300 m Kaianlage -. Der Parallelhafen - 200 m Kaianlage - befindet sich längs des Dortmund-Ems-Kanals und erstreckt sich vom Albersloher Weg bis zum Stadthafen I. Am südlichsten liegt in unmittelbarer Nähe der Umgehungsstraße der Dreieckshafen. Im Jahre 1959 konnte der Dortmund-Ems-Kanal nach gemeinsamer Anstrengung des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen zu einer Wasserstraße für Schiffe mit einer Tauchtiefe von 2,50 m ausgebaut werden. Nunmehr ist er befahrbar für Kähne mit einem maximalen Fassungsvermögen von 1000 to. Daraufhin wurde auch der münstersche Stadthafen den neuen Kanalverhältnissen angepaßt; eine Maßnahme, die die Wirtschaft der Stadt Münster und seines Hinterlandes unbedingt erforderten.

Der münstersche Hafen war von jeher in der Hauptsache ein Versorgungshafen für die münsterschen Wirtschaftsbetriebe sowie die Bevölkerung des weiten und nahen Hinterlandes. Er ist daher in erster Linie ein An- und Einfuhrhafen (Empfangshafen) für lebenswichtige Güter. Die eingehenden Güter stellen sich mit 1.373.058 to auf mehr als das 4fache des Güterausganges von 317.147 to des Jahres 1960.

Einen Überblick über den Verkehr und die Umschlagsleistungen des münsterschen Hafens bringt folgende Übersicht: ¹⁾

	1959	1960	Differenz	Veränderung in %
Eingelaufene Schiffe	4.004	4.035		
Eingelaufene Waggons	7.766	15.960		
Ausgelaufene Waggons	2.703	2.870		
<u>Güterumschlag</u>				
Schiffseingang to	1.032.447	1.039.950	+ 7.503	+ 0,7
Schiffsausgang to	148.346	281.783	+133.437	+ 89,9
	1.180.793	1.321.733	+140.940	+ 11,9
Bahneingang to	128.453	333.107	+204.654	+159,3
Bahnausgang to	30.774	35.364	4.590	+ 14,9
	159.227	368.471	+209.244	+131,4
Gesamtumschlag to	1.340.020	1.690.204	+350.184	+ 26,1
=====				

1) Erstellt nach Angaben in: Jahresbericht der Stadtwerke Münster, 1960, S. 23

Danach betrug der Gesamtgüterumschlag im Jahre 1960 1.690.204 to gegenüber dem Vorjahre 1959 mit 1.340.020 to, was eine Erhöhung der Umschlagsleistung von 350.184 to (= 26,1%) bedeutet. Die Umschlagsleistungen konnten jährlich gesteigert werden. Im Jahre 1955 belief sich der Gesamt-Umsatz erst auf 915.892 to (= 54,2% des Umsatzes von 1960).

Der gesamte Schiffsumschlag betrug 1.321.733 to und fiel damit über 3mal so hoch aus wie der Eisenbahnumschlag von 368.471 to, der zu einem erheblichen Teil durch das gutausgebaute Landstraßennetz gegenüber früher ersetzt wird.

Die im folgenden angeführte Tabelle vermittelt einen Einblick in die Struktur der umgeschlagenen Güter:¹⁾

Güter-Art	Eingang to (1960)	Ausgang to (1960)	Gesamtumschlag to (1960)	in % d. Ges.Umsch
Eisen	16.331,7	6.407,3	22.739,0	1,3
Getreide/Mehl	114.763,3	14.269,9	129.033,2	7,9
Holz	71.702,3	1.252,0	72.954,3	4,3
Baustoffe	1.061.071,2	268.276,7	1.329.347,9	78,6
Brennstoffe	9.903,0	86,0	9.989,0	0,6
Kolonialwaren	11.812,2	3.196,0	15.008,2	0,8
Verschiedenes	87.473,8	23.659,1	111.132,9	6,5
Insgesamt	1.373.057,5	317.147,0	1.690.204,5	100,0

Die Baustoffe (Kies, Sand, Zement, Zementklinker, Asche, Schlacken usw.) machen mit 1.329.348 to gleich 78,6% des Gesamtumschlages aus. An 2. Stelle folgt erst mit großem Abstand der Getreideumschlag mit 129.033 to (= 7,9%), der aus der Agrarstruktur des weiten Hinterlandes resultiert. Der sehr große Anteil des Baustoffumschlages ist einmal durch die noch große anhaltende Bautätigkeit und zum anderen auf die Lokalisation etlicher Betriebe der Betonwarenherstellung im Hafengebiet zurückzuführen. Ferner verdient noch der Holzumschlag mit 72.954 to (= 4,3%) erwähnt zu werden, wohingegen alle übrigen Güterarten stark in den Hintergrund treten. Welche Bedeutung den 3 Güterarten Baustoffe, Getreide und Holz mit insgesamt 1.531.335 to beim Hafenumschlag beizumessen ist, geht zur Genüge aus ihrem prozentualen Anteil von 91% am Gesamtumschlag von 1.690.204 to hervor. Die Baustoffe

1) Erstellt nach Angaben der Stadtwerke Münster, Abt. Hafenbetrieb

kommen zum überwiegenden Teil aus dem Rheinland. Einen wesentlich weiteren Weg legt das Überseegetreide und Überseeholz zurück, das über die holländischen und deutschen Seehäfen auf dem Wasserwege nach Münster gelangt.

Ferner ist der Tabelle zu entnehmen, daß auch bei der Ausfuhr die Baustoffe überwiegen, wobei lediglich der Zementexport nach den Niederlanden von einiger Bedeutung ist.

V. Der Pendlerverkehr der Stadt Münster als Arbeits- und zentraler Ort

1. Die Einpendler

Als zentralgelegene Großstadt eines größeren Raumes zeigt Münster eine gewaltige Anziehungskraft für eine große Anzahl von Einpendlern, die aus der näheren und weiteren Umgebung täglich in die Stadt strömen. Sie sind dadurch gekennzeichnet, daß sie ihren Arbeitsplatz in Münster, ihre Wohnung aber außerhalb haben. Die starken beruflichen Pendelwanderungen schaffen ein festes Bindeglied zwischen den betreffenden Ortschaften und der Stadt Münster, zumal sie auch für das Geschäftsleben von außerordentlicher Bedeutung sind, da die Pendler vor, während und nach der Arbeitszeit Einkäufe in der Stadt tätigen und auch ihre Familienangehörigen den Arbeitsort als Einkaufsstätte bevorzugen. Daher ist es sehr interessant und aufschlußreich, eine nähere Untersuchung über die Pendlerströme anzustellen, um einiges über den Einzugsbereich der Stadt Münster aussagen zu können.

Eine sichere Erfassung der Einpendler und ihrer Herkunftsorte bereitete dem Verfasser insofern große Schwierigkeiten, als die neuesten Ergebnisse der letzten Volks- und Berufszählung aus dem Jahre 1961, die ein genaues Bild der Pendlerbewegungen wiedergeben, erst 1963 bzw. 1964 vorliegen werden. Auch das Finanzamt Münster Stadt verfügte nicht über derartige Unterlagen, an Hand derer eine ziemlich lückenlose Auszählung erfolgen konnte. Daher wurde nach einer anderen Möglichkeit zur etwaigen Erfassung der Pendler und Auspendlerorte gesucht. Gutes Material zur Bestimmung der in Münsters Gewerbebetrieben beschäftigten Einpendler boten hingegen die Statistiken über den Gewerbesteuerausgleich der Gewerbesteuerabteilung der Stadt Münster, die zur Auswertung heran-

gezogen wurden. Es ist aber zu berücksichtigen, daß durch den Gewerbesteuerjahressausgleich längst nicht alle Einpendler erfaßt sind. Gemäß dem Charakter Münsters als Behörden- und Beamtenstadt ist ein beträchtlicher Teil der Auswärtigen bei der Verwaltung und sonstigen öffentlichen Einrichtungen sowie bei weiteren nicht der Gewerbesteuer unterliegenden Arbeitgebern (z.B. die freien Berufe wie Ärzte, Rechtsanwälte und Notare usw.) tätig. Diese Pendler mit in die Untersuchung einzubeziehen, war wegen ihrer mangelnden Erfassung bei irgendwelchen Institutionen sehr problematisch. Dennoch wurde nach einem geeigneten Weg gesucht, um mit Hilfe der genauen Angaben über die gewerblichen Berufseinpender die übrigen Pendler zu ermitteln.

Nach Angaben des Gewerbesteueramtes betrug im Jahre 1960 die Zahl der gewerblichen Einpendler 12.476, die infolge des stetigen wirtschaftlichen Wachstums von Jahr zu Jahr gestiegen ist. Im Jahre 1957 bezifferte sie sich dagegen auf 10.838. Demnach ist innerhalb dieses Zeitraumes von 3 Jahren der Einpendlerstrom um 1.638 Personen gestiegen, das sind rd. 13%. Nun liegt aber die Vermutung nahe, daß auch die Zahl der Einpendelnden mit einer Beschäftigung in Nichtgewerbebetrieben während dieser Zeit ebenfalls gewachsen ist. 1957 wurde die Gesamtzahl der Einpendler mit rd. 18.200 angegeben^{1,2)}, die sich etwa im Verhältnis 6 : 4 wie folgt gliederte:

ca. 10.838 gewerbliche Einpendler
" <u>7.362 nichtgewerbliche Einpendler</u>
ca. 18.200 Einpendler insgesamt
=====

Nimmt man nun bei den nichtgewerblichen Einpendlern von 1957 bis 1960 eine Steigung von nur 10 % an (bei den gewerblichen Einpendlern beträgt sie, wie bereits dargestellt, rd. 13%), um dadurch gegebenenfalls das etwaige geringere Wachstum gegenüber den vielfach etwas besser bezahlten Beschäftigten in den Gewerbebetrieben zum Ausdruck zu bringen, so hätte sich die Zahl von 7.362 auf 8.098 erhöht, wobei sich unter der Berücksichtigung der 12.476 gewerblichen Einpendler eine Gesamteinpendlerzahl von 20.574 herausstellt, die noch zugunsten der gewerblichen Einpendler auf 20.500 abgerundet werden soll. Rund 12.500 gewerblichen Einpendlern

-
- 1) Beruht auf einer Rücksprache mit der Landesplanungsgemeinschaft Westfalen, Münster
 - 2) Seraphim, H.J.: Die Existenzgrundlagen der Bevölkerung in der Stadt Münster, Sonderdruck Nr. 21, S. 28

(diese Zahl beruht ja auf einer genauen Auszählung beim Gewerbesteueramt) stehen folglich rd. 8.000 nichtgewerbliche Einpendler gegenüber, die etwa 40% der gesamten Pendlerbewegung ausmachen. Danach hätte sich auch das Verhältnis von 6 : 4 bzw. 3 : 2 im Vergleich zum Jahre 1957 nicht geändert, so daß eine Gesamteinpendlerzahl von 20.000 bis 20.500 als durchaus gegeben angesehen werden kann.

Da beim Gewerbesteueramt die Herkunftsorte und der auf sie entfallenden gewerblichen Pendler ermittelt werden konnten, ist es somit möglich, die teils auf rechnerischer Grundlage erstellte Zahl der nichtgewerblichen Pendler von rd. 8.000 unter Berücksichtigung der gegebenen Relation von 3 : 2 entsprechend auf die Herkunftsorte der gewerblichen Pendler zu verteilen, was im großen und ganzen, natürlich von einigen Abweichungen abgesehen, ein fast wirklichkeitsnahes Bild von dem Anteil der einzelnen Wohngemeinden an diesem nichtgewerblichen Einpendlerstrom abgeben dürfte. Nach diesen Überlegungen wurde die nachfolgende Übersicht für Orte von 50 und mehr Pendlern erstellt, wobei die genauen Angaben über die gewerblichen Berufspendler als jeweilige Verteilungsgrundlage dienen.

Die stetige Zunahme der Pendlerbewegungen nach Münster (obwohl inzwischen fast alle durch die Kriegseinwirkungen Evakuierten wieder zurückkehren konnten) erklärt sich einmal aus der Lage Münsters und der ländlichen Struktur der zahlreichen umliegenden Ortschaften, zum anderen aus der günstigen Arbeitsmarktsituation Münsters, wo jeder gemäß seinen individuellen Neigungen bei entsprechend höheren Löhnen eine Beschäftigung finden kann, wobei die Großstadt auch in mancher anderer Hinsicht attraktiver wirkt. Ferner haben sich auch die Verkehrsverbindungen gegenüber früher wesentlich verbessert.

Aus etwa 335 verschiedenen Gemeinden kommen Einpendler nach Münster, die ca. 20-25% der in Münster beschäftigten Erwerbspersonen ausmachen. Aber auf die 56 in der Tabelle aufgeführten Orte mit 50 und mehr Einpendlern entfällt der Hauptanteil mit rd. 91% der gesamten Pendler, die daher besonders eng mit dem Wirtschaftsleben Münsters verbunden sind, wenn man dabei von einigen größeren Orten bzw. Städten an der Peripherie des Einzugsgebietes Münsters absieht, die teils einen eigenen Einzugsbereich haben. Die Zahl der aus den restlichen Orten Einpendelnden ist hin-

Die gewerblichen und nicht gewerblichen Einpendler der

Stadt M ü n s t e r

(Orte mit 50 und mehr Auspendlern nach Münster)

G e m e i n d e	Gewerbli- che Be- rufseinp.	Nichtgew. ¹⁾ Berufs- einpendl.	Einpendl insgesamt	in %
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
Ahlen	56	37	93	0,5
Albachten	193	136	329	1,6
Albersloh	238	158	396	1,9
Altenberge	227	152	379	1,8
Alverskirchen	59	38	97	0,5
Amelsbüren	261	174	435	2,1
Angelmodde	431	287	718	3,5
Appelhülsen	156	104	260	1,3
Ascheberg	277	184	461	2,2
Billerbeck	205	136	341	1,6
Bockum-Hövel	33	22	55	0,3
Borghorst	272	182	454	2,2
Bösensell	108	72	180	0,9
Buldern	64	42	106	0,5
Burgsteinfurt	162	108	270	1,3
Coesfeld	81	54	135	0,7
Dortmund	56	37	93	0,5
Drensteinfurt	205	136	341	1,7
Dülmen	142	94	236	1,2
Emsdetten	467	311	778	3,8
Everswinkel	109	72	181	0,9
<u>G r e v e n</u>	745	496	<u>1241</u>	6,1
Gronau	39	26	65	0,3
Haltern	32	23	55	0,3
Hamm	72	48	120	0,6
Handorf	298	198	496	2,4
Havixbeck	316	210	526	2,5
Herbern	62	41	103	0,5
<u>H i l t r u p</u>	713	475	<u>1188</u>	5,8
Laer	133	89	222	1,1
Lengerich	88	59	147	0,7
Lienen	61	40	101	0,5
Lüdinghausen	62	42	104	0,5
Mesum	63	42	105	0,5
Metelen	41	27	68	0,3
Neuenkirchen	40	27	67	0,3
Nienberge	283	189	472	2,3
Nordwalde	163	109	272	1,3
Nottuln	258	172	430	2,1
Ochtrup	35	24	59	0,3
Ostbevern	183	122	305	1,5
Ottmarsbocholt	116	77	193	0,9
Rheine	234	156	390	1,9
Rinkerode	169	113	282	1,4
Roxel	323	216	539	2,6
Saerbeck	48	32	80	0,4
Schappdetten	64	42	106	0,5
Senden	275	183	458	2,2
Sendenhorst	206	137	343	1,7
St. M a u r i t z	685	456	<u>1141</u>	5,6
Übertrag	9609	6.407	16.016	

1) Errechnet auf Grundlage der gewerblichen Berufseinpender

Gemeinde	Gewerbliche Berufseinpender	Nichtgew. Berufseinpendl.	Einpender insgesamt	in %
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
Übertrag	9.609	6.407	16.016	
<u>T e l g t e</u>	711	474	<u>1.185</u>	5,8
Warendorf	183	122	305	1,5
Werne	38	25	63	0,3
Westbevern	245	163	408	2,0
Wettringen	38	25	63	0,3
Wolbeck	378	252	630	3,0
(56 Ortschaften)	11.202	7.468	18.670	91,0
Übrige Ortschaften (ca. 280)	1.274	556	1.830	9,0
insgesamt	12.476	8.024	20.500	100,0

Der Pendelverkehr nach Münster - Orte mit 50 und mehr Pendlern



gegen mit durchschnittlich 6 Personen minimal. Die Ortschaften Greven, Hilstrup, St. Mauritz und Telgte in unmittelbarer Reichweite der Stadt Münster, entsenden mit je rd. 1.100 - 1.200 Beschäftigten die meisten Pendler nach Münster, insgesamt über 23%, fast ein Viertel der Gesamteinpendler. Dann folgen die Gemeinden Angelmodde, Emsdetten, Havixbeck, Roxel, Senden und Wolbeck mit je durchschnittlich 500 - 700 Pendlern (insgesamt 3.649 = 17,6%). Zusammen sind diese genannten größeren Ortschaften, die auf Grund ihrer Lage und Entfernung eindeutig nach Münster tendieren, mit rd. 41%, gleich 8.400 Personen, an dem Pendlerstrom nach Münster beteiligt, der im wesentlichen aus dem Landkreis Münster kommt.

Eine Aufteilung der Pendler nach Entfernungen ergibt folgendes Bild: es entfallen auf den Bereich von

0 - 16 km	12.234 Einpendler	(rd. 60%)
16 - 32 "	5.984 "	(rd. 29%)
über 32 "	2.282 "	(rd. 11%)

Mit zunehmender Entfernung von Münster nimmt also die Intensität des Pendlerstromes merklich ab, der dann bereits im Einzugsgebiet anderer Großstädte bzw. Mittel- und Kleinstädte liegt.

Der südliche Pendlerstrom wird in besonderer Weise durch die Ruhrgebietsstädte, die vielfach noch bessere Verdienstmöglichkeiten gewähren, abgeschwächt. So ist z.B. die Stadt Lüdinghausen mit nur rd. 100 Einpendlern nach Münster entschieden stärker auf das Ruhrgebiet ausgerichtet. Während im Westen und Norden des Gebietes Großstädte fehlen, aber mehrere Kleinstädte wie Coesfeld, Ahaus, Gronau, Rheine usw. in den Vordergrund treten, ragt im Nordosten bzw. Osten bereits das Einzugsgebiet Osnabrücks und Bielefelds herein.

Einen nicht unerheblichen Anteil der Einpendler stellen die nebenberuflichen Landwirte des agrarischen Münsterlandes dar, soweit ihre Scholle als Lebensgrundlage nicht ausreicht. Für eine Übersiedlung nach Münster kommt diese Schicht wohl wegen ihrer Gebundenheit an den Grundbesitz nicht in Frage.

Eine Entfernung bis zu 16 km kann für tägliche Fahrten nach Münster auf lange Sicht noch als tragbar angesehen werden. Viele dieser Pendler bevorzugen sogar eine Wohnlage in ländlichen Ortschaften mit guter Erreichbarkeit der Stadt wegen der billigeren Wohn- und Lebensweise. Die Einpendler, die zum mindesten mehr als 20 km

von Münster entfernt wohnen, dürften sehr an einer Wohnung in Münster interessiert sein, wenn ihre Tätigkeit keine vorübergehende darstellt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß Münster zu den Städten mit einer bedeutenden Einpendlerzahl gehört. Der Landkreis Münster ist infolge seiner geographischen Lage mit rd. 55 - 60 % an dem gesamten Berufspendelverkehr beteiligt. Dann folgen insbesondere die angrenzenden Teile der Kreise Tecklenburg, Warendorf, Beckum, Lüdinghausen, Coesfeld und Burgsteinfurt. Ohne den starken Zustrom Auswärtiger, die annähernd ein Viertel der beschäftigten Erwerbstätigen in Münster darstellen, wäre das gesamte Wirtschaftsleben der Stadt nicht voll funktionsfähig. Diese Tatsache unterstreicht erneut die beiderseitige starke wirtschaftliche Abhängigkeit der Stadt Münster und des Münsterlandes.

2. Die Auspendler

Während die Einpendlerbewegungen sehr beträchtlich sind, ist die Zahl der Auspendler Münsters weniger bedeutend. Nach den Feststellungen beim Gewerbesteueramt beläuft sie sich auf rd. 1.250 Personen, die in Münster wohnen und außerhalb der Stadt in einem Gewerbebetrieb beschäftigt sind. Da es sich bei den Auspendelnden in erster Linie um gewerbliche Berufspendelbewegungen handeln dürfte, wird die Gesamtauspendlerzahl von 1.800 - 2.000 Personen sicherlich nicht überschritten.¹⁾

In der umseitigen Zusammenstellung, die einen Einblick in die Hauptauspendlerrichtungen der in auswärtigen Gewerbebetrieben Tätigen vermitteln soll, wurden 19 Orte mit 10 und mehr Pendlern von Münster erfaßt, auf die rd. 76,5% dieser Auspendler entfallen (957 Beschäftigte). Die restlichen 291 Auspendler verteilen sich auf ca. 100 weitere Ortschaften eines größeren Gebietes, die daher wohl mehr oder weniger in einer rein zufälligen Beziehung zur Stadt Münster stehen und daher bei einer näheren Untersuchung ausscheiden.

Die mit Abstand meisten gewerblichen Auspendler entfallen auf Hiltrup und die Industriestadt Dortmund. Etwa 303 Auspendler, das sind fast 25%, haben in dem südlichen Nachbarort Hiltrup eine Beschäftigung gefunden, gefolgt von der Stadt Dortmund mit 151 Personen (12,1%), die damit mehr Pendler von Münster erhält, als diese an sie abgibt. Der starke Auspendlerstrom nach Hiltrup ist vor allem

¹⁾ Diese Angabe wurde von der Landesplanungsgemeinschaft Westfalen, Münster, bestätigt.

Die gewerblichen Auspendler der Stadt
M ü n s t e r ¹⁾

G e m e i n d e	Anzahl	%
Albachten	46	3,7
Angelmodde	91	7,3
Bielefeld	27	2,2
Datteln	17	1,4
D o r t m u n d	151	12,1
Emsdetten	13	1,0
Greven	27	2,2
Hagen	11	0,9
Hamm	18	1,4
Heeßen	14	1,1
H i l t r u p	303	24,2
Horstmar	33	2,6
Lengerich	13	1,0
Osnabrück	32	2,5
Roxel	15	1,2
Soest	14	1,1
St. Mauritz	41	3,3
Telgte	77	6,2
Wolbeck	14	1,1
(19 Ortschaften)	957	76,5 %
Übrige Ortschaften (ca. 100)	291	23,5 %
Insgesamt	1.248	100,0 %
=====		

¹⁾ Orte mit 10 und mehr Einpendlern aus der Stadt Münster

auf die größeren Industriebetriebe dieser Gemeinde (Farbenwerke Glasurit und Röhrenwerke) zurückzuführen, zumal sie nur 4 - 5 km von Münster entfernt liegt und im Nahverkehr gut zu erreichen ist. Ebenso verhält es sich mit der Stadt Dortmund, die Münsters nächstgelegene Industrie-Großstadt darstellt und durch Eisenbahnlinien gut miteinander verbunden sind (Fahrtdauer hin bzw. zurück ca. 40 - 60 Minuten). In diese beiden Orte zusammen gelangen etwa 36% der gewerblichen Auspendler.

Die übrigen in der Tabelle genannten Ortschaften bzw. Kleinstädte zeigen größtenteils gleichfalls, zum mindesten aber eine leichte industrielle Struktur. In die Orte Greven und Horstmar (u.a. Strumpfwarenfabrik Schulte & Dieckhoff) mit vorherrschender Textilindustrie, strömen vor allem weibliche Auspendler der Stadt Münster.

3. Die Pendlerbilanz

Die Pendlerbilanz Münsters zeigt im Endergebnis folgendes Bild:

rd. 20.500 Einpendler	
- rd. 2.000 Auspendler	
rd. 18.500 Einpendlerüberschuß	
=====	

Somit ergibt sich für Münster ein Einpendlerüberschuß von rd. 18.500 Personen, für die die Stadt Münster an die jeweiligen Wohngemeinden jährlich einen beträchtlichen Gewerbesteuerausgleich zu zahlen hat.

Das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern beträgt demnach etwa 10 : 1, das bei anderen Großstädten wesentlich ausgeglichener ist, insbesondere aber bei den Ruhrgebietsstädten, wo sich die Einzugsbereiche der einzelnen Städte stark überschneiden. Auf 1.000 Einwohner der Stadt Münster kommen durchschnittlich 114 Einpendler, dagegen nur 11 Auspendler.

D. Münster als bedeutender Standort und Träger wichtiger zentraler Funktionen

Walter Christaller, der sich als erster mit der Wissenschaft von den "zentralen Orten" befaßte, definiert ihn wie folgt:

"Die Zentralität eines Ortes ist gleich seinem Bedeutungsüberschuß, gleich der relativen Bedeutung dieses Ortes in Bezug auf ein ihm zugehöriges Gebiet."¹⁾ Demnach ist also der zentrale Ort als Standort mit überlokalen Funktionen für einen weiteren, ihm umgebenden Raum gekennzeichnet.

In dem nun folgenden Teil dieser Arbeit wird versucht, die zentrale Bedeutung und Eigenständigkeit Münsters als Großstadt eines größeren Gebietes unter Berücksichtigung der in ihm lokalisierten zentralen Einrichtungen, deren Funktionsbereiche z.T. weit über die Stadtgrenzen hinausgehen, nachzuweisen.

I. Der Handel

Die wirtschaftsgeographische Untersuchung des Handels erstreckt sich auf den Einzelhandel, die Märkte und den Großhandel. Die Einzelhandelsanalyse soll u.a. auch zu einer Aussage darüber führen, welchen Entwicklungsgang das Geschäftsleben in den ständig wachsenden Neu-Stadtgebieten im Vergleich zur Alt-Stadt genommen hat und ob dort bereits Ansätze zu einer neuen City-Bildung vorhanden sind.

1. Die räumliche Struktur des Einzelhandels²⁾

Um die Wertigkeit, insbesondere aber den Grad der lokalen bzw. überlokalen Bedeutung der untersuchten Geschäftsstraßen herauskristallisieren sowie die verschiedenartigen Lokalisationstendenzen der einzelnen Einzelhandelsniederlassungen besser hervorheben zu können, wurden die Geschäfte je nach der Art ihres Warenangebotes folgenden 3 Bedarfsstufen zugeordnet:

1. Geschäfte für den täglichen bzw. niederen Bedarf
2. Geschäfte für den periodischen bzw. mittleren Bedarf
3. Geschäfte für den seltenen bzw. hohen Bedarf

Eine Einordnung der Geschäfte in eine dieser Bedarfsstufen war wegen ihres oft gemischten Warensortiments sehr problematisch, wobei aber das Hauptwarenangebot ausschlaggebend war.

Grundsätzlich galten als Einteilungskriterien einmal die Art der Bedarfsdeckung, mit anderen Worten die Häufigkeit des Kaufes und zum anderen der Wert, den die Waren des Sortiments hatten.

¹⁾ Christaller, W.: Die zentralen Orte Süddeutschlands, Jena 1933, S. 146

²⁾ einschließlich Gaststätten

In den meisten Fällen haben Waren, die sehr häufig verlangt werden, einen sehr niedrigen, Waren die periodisch oder selten nachgefragt werden, einen mittleren bzw. hohen Preis. Daraus geht hervor, daß sich die Häufigkeit des Bedarfes und der Wert einer Ware umgekehrt proportional verhalten.

Der Absatz von Gütern des periodischen und des seltenen Bedarfes ist bei gleicher Bevölkerungsdichte geringer als bei den billigen täglichen Massengütern, die daher auch keine hohen Transportkosten (Fahrtkosten) vertragen. Demzufolge können sich lediglich in Großstädten hochwertige Spezialgeschäfte des periodischen und vor allem des seltenen Bedarfes von überlokaler Bedeutung entwickeln, die nicht selten die Wirtschaftsstruktur einer solchen Stadt wesentlich mitbestimmen.

a) Die Lokalisation des Altstadt-Geschäftslebens

Die Mittelpunktlage des Altstadtzentrums sowie seine gute verkehrsmäßige Erschließung (alle Ausfallstraßen und Städtischen Bus- und Obuslinien konzentrieren sich auf dieses Gebiet) und eine Vielzahl von Verwaltungseinrichtungen bieten günstige Voraussetzungen für die Lokalisation seines Geschäftslebens. Somit ist es nicht verwunderlich, daß es in der Altstadt Münsters zu sehr bedeutenden Geschäftsagglomerationen kommen konnte. Ferner ist bemerkenswert, daß die Altstadt-Geschäftsstraßen als die ältesten Geschäftsstraßen Münsters überhaupt, mit einer gewissen Tradition behaftet sind, was der rasche Wiederaufbauwille nach der fast restlosen Zerstörung der Altstadt, als der Gedanke gehegt wurde, das Zentrum an einer anderen Stelle neu erstehen zu lassen, besonders deutlich erkennen ließ.

Die überragende Stellung der Altstadt als Geschäftsmittelpunkt kommt erst recht durch die Feststellung zum Ausdruck, daß sich von den 2.173 in ganz Münster angetroffenen Einzelhandelsbetrieben nicht weniger als 670 Läden (=30,8%) auf die Altstadtgeschäftsstraßen konzentrieren. Ferner wird diese Aussage durch folgende Tatsache bekräftigt: Die dort kartierten 264 Geschäfte des periodischen Bedarfes machen 46,4% der gesamten in Münster aufgezeichneten 569 Läden dieser Bedarfsstufe aus. Der prozentuale Anteil der Geschäfte des seltenen Bedarfes liegt demgegenüber mit 53% (= 175 Geschäfte von insgesamt 330 dieser Bedarfsstufe) noch höher. Die Geschäfte des täglichen Bedarfes betragen mit 231 Läden nur

18,1%. Sie verteilen sich demnach gleichmäßiger über das gesamte Wohn- und Stadtgebiet Münsters, wobei es auf Grund ihrer starken Konsumorientierung zu so bedeutenden Ballungen mit überlokaler Versorgungsfunktion nicht kommen konnte.

Bei Umrechnung der in der Altstadt angetroffenen Geschäfte auf je 1.000 Einwohner ihres Gebietes ergeben sich insbesondere bei den Geschäften des periodischen und seltenen Bedarfes zu den Vergleichszahlen Gesamt-Münsters weit über dem Durchschnitt liegende Werte. Sie betragen 18,4 bzw. 12,2 gegenüber 3,2 und 1,8 Geschäfte je 1000 Einwohner bei den periodischen und seltenen Bedarfsgütern. Legt man jedoch bei der Berechnung die Gesamtzahl von 670 Geschäften zugrunde, ergibt sich mit 46,8 Geschäften je 1.000 Einwohner ein fast 4facher Wert des Durchschnittswertes von 12,1 Gesamt-Münsters.

Aus diesen Darlegungen geht eindeutig die überlokale Stellung des Altstadtgeschäftslebens Münsters hervor. Die beiden angeführten Übersichten veranschaulichen die gemachten Feststellungen.

In den nachfolgenden Punkten werden die Hauptkonzentrationszentren der Einzelhandelsansiedlungen der Altstadt besonders behandelt und herausgestellt.

Geschäftsstruktur	Altstadt		Gesamt-Münst.		%ualer Anteil der Altstadt an Ges. Münster
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Geschäfte d.tägl.Bed.	231	34,5	1.274	58,6	18,1
Geschäfte d.per. Bed.	264	39,4	569	26,2	46,4
Geschäfte d. selt.Bed.	175	26,1	330	15,2	53,0
Gesamt	670	100,0	2.173	100,0	30,8

	Altstadt	Gesamt-Münster
Einzelhandelsgeschäfte		
je 1.000 Einwohner		
Geschäfte des täglichen Bedarfs	16,2	7,1
Geschäfte des period. Bedarfs	18,4	3,2
Geschäfte des seltenen Bedarfs	12,2	1,8
	46,8	12,1

aa) Die City-Geschäftsstraßen

Als City-Geschäftsstraßen zeichnen sich auf Grund ihrer äußeren und inneren Struktur sowie der sehr geringen Wohnbevölkerung 3 Straßen mit einem sehr dichten Fußgängerstrom besonders deutlich ab, es sind dies der Prinzipalmarkt, die Salz- und Ludgeristraße. Diese 3 City-Geschäftsstraßen beherbergen mit 193 Geschäften fast 30% der in der Altstadt festgestellten Einzelhandelsansiedlungen. Die Geschäfte des periodischen Bedarfes machen dabei mit 108 Niederlassungen rd. 41 %, die Geschäfte des seltenen Bedarfes mit 39 Läden 22,3 % aus, während der Anteil der Geschäfte des täglichen Bedarfes mit 46 Geschäften lediglich bei 19,9 % liegt. Das Warenangebot der Läden des periodischen Bedarfes konzentriert sich somit fast zur Hälfte auf diese 3 Geschäftsstraßen und stellen damit ihre Hauptgeschäftsstruktur dar, was für das Wesen der City-Geschäftsstraßen sehr charakteristisch ist.

Der Prinzipalmarkt ist nach wie vor die bedeutendste und bekannteste Geschäftsstraße Münsters mit sehr hohem Niveau. Er ist schon seit Jahrhunderten die "Gute Stube" dieser Stadt, unter deren Namen er allgemein bekannt ist. Diese Position wußte er auch nach dem Kriege zu wahren, als er wieder im alten Stile aufgebaut wurde und nicht nur das Hauptgeschäftszentrum der Altstadt, sondern des ganzen Stadtgebietes bildet. Das alte Bild des Prinzipalmarktes, der die Keimzelle Münsters und zugleich seines geschäftlichen Lebens ist, wird heute noch von den "Appeltieven", die unter den Bögen der neuerstandenen Geschäftshäuser Obst und Gemüse anbieten, ständig erneuert. Sie bewahren damit ein Stück alter Romantik und erinnern an die mittelalterliche Zeit des Prinzipalmarktes, wo sich fast jeglicher Handel der Stadt an den Verkaufsständen unter den Bögen abspielte.

Infolge der starken Konzentration des Geschäftslebens auf den Prinzipalmarkt zeigt er die niedrigste Wohnbevölkerungsdichte. Die Nachfrage nach Geschäftsräumen hat sich wegen der ausgezeichneten geschäftlichen Lage und eines eben solchen Rufes derart zugespitzt, daß die Grundstückspreise hier ihre Höchstwerte erreichen.¹⁾ Selbst die oberen Etagen der Prinzipalmarkthäuser weisen ausschließlich Verkaufsräume auf und formen somit das Bild einer reinen City-Geschäftsstraße.

1) Siehe S. 112 a

Der Prinzipalmarkt, der wieder lückenlos aufgebaut ist, hat seine volle Vorkriegsbedeutung als Hauptgeschäftsstraße der Altstadt wiedererlangt, was folgende Übersicht am besten zur Darstellung bringt.

Geschäftsstruktur	1961		1939	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Geschäfte d. tägl. Bedarfs	7	14,9	13	28,9
Geschäfte d. period. Bed.	30	63,8	24	53,3
Geschäfte d. selt. Bed.	10	21,3	8	17,8
Insgesamt	47	100,0	45	100,0

Mit 7 Geschäften für den täglichen, 30 für den periodischen, 10 für den seltenen Bedarf ist der Vorkriegsstand mit 13 Läden des täglichen, 24 des periodischen und 8 des seltenen Bedarfes bereits übertroffen. Während sich die Zahl der Geschäfte periodischen und seltenen Bedarfes erhöht hat, hat sich die Zahl der Geschäfte für den täglichen Bedarf gegenüber dem Vorkriegsstand um 6 Läden verringert. Das allmähliche Verschwinden der Geschäfte für den täglichen Bedarf ist eine typische Erscheinung in den Haupt-Geschäftsstraßen. Die Läden der täglichen Bedarfsstufe werden wegen der sehr hohen Raummieten und der verhältnismäßig geringen Verkaufswerte ihrer Waren mehr und mehr in die City-Nebenstraßen verdrängt. Nach eigenen Beobachtungen konnten sich lediglich Geschäftsleute mit eigenen Grundstücken sowie Inhaber von größeren Filialbetrieben in den City-Geschäftsstraßen Münsters halten.

Die dichteste Geschäftsagglomeration mit etwa 38 Niederlassungen ist auf der Westseite des Prinzipalmarktes (Domhofseite) zu finden, da sich auf der Ostseite größere Textilwarengeschäfte niedergelassen haben. Ferner nehmen das Rathaus und das Stadtweinhaus einen größeren Komplex ein.

Der prozentuale Anteil der Geschäfte für den periodischen Bedarf ist mit 63,8% im Vergleich zu den Läden des täglichen und seltenen Bedarfes mit 14,9% bzw. 21,3% sehr hoch, was voll und ganz der Struktur einer Hauptgeschäftsstraße entspricht. Die Geschäfte des seltenen Bedarfes, die nicht in einem so hohen Grade verkehrsorientiert sind, bevorzugen z.T. wegen der größeren Raumbean-

spruchung (z.B. Möbelgeschäfte, Eisenwarenhandlungen mit Herden und Öfen usw.) die City-Nebenstraßen als Standort.

Von den 30 Geschäften des periodischen Bedarfes sind etwa 14 Textilwarengeschäfte, die vornehmlich das Bild des Prinzipalmarktes prägen. Die beiden größten Häuser Kluxen und Petzhold befinden sich an der Ecke Prinzipalmarkt/Salzstraße. Die kleineren Textilwarenspezialgeschäfte beschränken sich auf den Verkauf von Herren- und Damenhüten, Herrenbekleidung, Damenbekleidung, Regenbekleidung usw. Darüber hinaus hat die westliche Straßenseite des Prinzipalmarktes mit 6 Schuh- und Lederwarengeschäften eine sehr dichte Konzentration dieser Warenbranche zu verzeichnen. Unter den 10 Geschäften des seltenen Bedarfes befinden sich vorwiegend sehr hochwertige Teppich- und Dekorations-, Pelzwaren- sowie Schmuck- und Uhrwarengeschäfte.

Kaufhäuser und Kaufhallen, die fast in jeder Hauptgeschäftsstraße anzutreffen sind, sind auf dem Prinzipalmarkt nicht vertreten. Wegen der schmalen Grundstücksparzellen und ihrer großen räumlichen Flächenbeanspruchung finden sie hier keinen Platz. Zum anderen würden sie auch nicht zum Bild des Prinzipalmarktes passen.

Sämtliche Geschäfte des Prinzipalmarktes sind sehr hochwertige Läden mit einer feudalen Schaufenster- und Geschäftsausstattung und wenden sich auch dementsprechend an eine finanziell gut gestellte Käuferschicht. Infolge ihrer starken Spezialisierung ist die Konkurrenz unter diesen Geschäften, die hauptsächlich von einer regen Laufkundschaft profitieren, nur sehr gering.

Der Prinzipalmarkt selbst ist noch, wie bereits an anderer Stelle hervorgehoben wurde, eine Hauptverkehrs- und Durchfahrtsstraße und ist durch seine auffallende Straßenbreite im Vergleich zu allen anderen Geschäftsstraßen der Altstadt, die sehr schmal sind, charakterisiert. Bereits vor seiner Kriegszerstörung wies er die heutige Breite auf, da er im Mittelalter gleich bei seiner Entstehung nicht nur für den Verkehr, sondern in erster Linie als Hauptmarktplatz vorgesehen war. Er ist nicht nur Verkehrsknotenpunkt der Altstadt, sondern darüber hinaus auch Konzentrationspunkt der Hauptfußgängerrouen aus allen Richtungen der Stadt und genießt damit alle Vorteile für die Lokalisation des Geschäftslebens.

Die Salz- und Ludgeristraße führen als Torstraßen vom östlichen bzw. südlichen Altstadttrand auf den Prinzipalmarkt als erste Hauptgeschäftsstraße, die schon frühzeitig ihre geschäftliche Bedeutung auf die von ihr radial ausgehenden Straßen ausstrahlte. Zum anderen hat aber auch der Hauptbahnhof am südöstlichen Altstadttrand in erheblichem Maße zu ihrer Bedeutung als heutige Hauptgeschäftsstraßen beigetragen. Sämtlicher vom Hauptbahnhof kommender Fußgängerverkehr wählt die Salz- oder Ludgeristraße als nächsten Weg ins Zentrum, zum Prinzipalmarkt. Infolge des starken Verkehrs innerhalb dieser Straßen konnte das Geschäftsleben rasch zur Blüte gelangen und sich im Laufe der Zeit ziemlich dem des Prinzipalmarktes angleichen. Heute üben die Salz- und Ludgeristraße als dem Prinzipalmarkt fast völlig gleichwertige Hauptgeschäftsstraßen, selbst eine große Anziehungskraft auf den Käuferstrom aus. Durch ihren fast vollständigen Wiederaufbau stehen sie in ihrer Warendarbietung dem längst wiedererstandenen Prinzipalmarkt nicht viel nach. Somit findet man in diesen City-Geschäftsstraßen vielfach ähnliche Lokalisationerscheinungen wie auf dem bereits behandelten Prinzipalmarkt.

Nachfolgende Übersicht zeigt den neuesten geschäftlichen Stand der Salzstraße im Vergleich zu ihrer 'Vorkriegsstellung.

Geschäftsstruktur	1961		1939	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Geschäfte d. tägl. Bedarfes	14	19,4	20	22,5
Geschäfte d. period. Bed.	41	57,0	53	59,5
Geschäfte d. selt. Bed.	17	23,6	16	18
Insgesamt	72	100,0	89	100,0

Vergleicht man die Gesamtzahlen der Geschäfte von 1961 und 1939 miteinander, so stellt sich heraus, daß die Salzstraße mit 72 Geschäften gegenüber 89 Läden der Vorkriegszeit den alten Stand noch nicht ganz erreicht hat, obwohl alle Baulücken dieser Straße wieder geschlossen sind.

An die Stelle einer Vielzahl von kleineren Geschäften sind zwei große Kaufhäuser als Geschäfte für den gemischten Bedarf getreten, die in der angeführten Tabelle nicht enthalten sind. Dem neuer-

standenen Althoff-Kaufhaus in der Mitte der Salzstraße mußten etwa 13, nach dem Kriege behelfsmäßig aufgebaute Läden weichen. In der großen Baulücke im westlichen Teil der Salzstraße - Nähe Prinzipalmarkt -, wo früher ebenfalls etliche kleinere Läden ihren Standort hatten, entstand das neue Bilka-Kaufhaus. Die Neuerrichtungen dieser beiden genannten Kaufhäuser haben durch die Anziehung von zusätzlichen Käufermassen besonders befruchtend auf die geschäftliche Entwicklung der Salzstraße gewirkt, so daß sie gegenüber früher eine Vorrangstellung einnimmt.

Die Struktur der Salzstraße wird im wesentlichen von 41 Geschäften des periodischen Bedarfes, die mit 57 % über die Hälfte der dort lokalisierten Geschäfte ausmachen, bestimmt. Aber der prozentuale Anteil der Geschäfte des periodischen Bedarfes ist so mit trotzdem etwas geringer als auf dem Prinzipalmarkt mit 63,8%, wohingegen der Anteil der Geschäfte für den täglichen und seltenen Bedarf mit 19,4% bzw. 23,6% etwas höher ausfällt. Während sich bei einem Vergleich mit 1939 die Bedarfsstufenstruktur bei den Geschäften des täglichen Bedarfes (%uale und absolute Abnahme) und denen des seltenen Bedarfes (%uale und absolute Zunahme) normal entwickelt hat, zeigt sich bei den Geschäften periodischen Bedarfes eine rückläufige Tendenz, die für die Entwicklung einer City-Geschäftsstraße anormal ist. Diese Erscheinung findet aber ihre Erklärung durch die Neuansiedlung der bereits angeführten 2 Kaufhäuser, die über 15 kleinere Geschäfte, die fast ausschließlich Artikel des periodischen Bedarfes führten, aus dem Bild der Salzstraße verschwinden ließen.

Von den 41 Geschäften der periodischen Bedarfsstruktur sind fast die Hälfte hochwertige Textilwarengeschäfte. Es sind ausschließlich Spezialgeschäfte für Damen- und Herrenhüte, Damen- und Herrenunterwäsche sowie für Damen- und Herrenoberbekleidung. Außerdem vervollständigen insbesondere Schuhwarengeschäfte und Buchhandlungen die Breite der Warenbranchen mit Artikeln des periodischen Bedarfes.

Die Geschäfte des seltenen Bedarfes führen mit 17 Geschäften ebenfalls jegliches denkbare Warensortiment. Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang das große Möbelfachgeschäft Althoff mit etlichen großen Schaufenstern an der Ecke Servatiiplatz, das in den Räumen des ehemaligen alten Althoff-Kaufhauses untergebracht ist. Darüber hinaus lassen die drei großen Kauf-

häuser Bilka, Woolworth und Althoff, wovon das letztgenannte das weitaus modernste mit dem größten Käuferstrom darstellt, die überlokale Bedeutung dieser City-Geschäftsstraße besonders erkennen.

Als Geschäfte täglichen Bedarfes bestehen in der Salzstraße überwiegend größere Lebensmittelfilialen, die durch einen entsprechenden Massenumsatz in einer solchen belebten Straße trotz der geringeren Warenpreise und einer größeren Raumbeanspruchung gut existenzfähig sind.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß außer den großen Kaufhäusern im großen und ganzen kleine bis mittelgroße, aber sehr modern und gediegen ausgestattete Geschäftslokale, die jedem einzelnen Laden die Atmosphäre des Speziellen, des gehobenen Fachgeschäftes verleihen und ihre Waren vorwiegend einer anspruchsvollen Käuferschicht anbieten, das Charakteristikum der Salzstraße darstellen. Lediglich der Erbdrostenhof und eine Kirche unterbrechen gelegentlich die sonst dichte Geschäftsfront. In fast allen oberen Etagen befinden sich Verkaufsräume oder Büros von Versicherungsgesellschaften. Die völlige Sperrung der Salzstraße für jeglichen Fahrzeugverkehr hat ihre geschäftliche Entwicklung infolge eines noch stärkeren Fußgängerstromes fördern können, obwohl viele der dort ansässigen Geschäftsleute mit dieser Maßnahme nicht einverstanden waren, da sie mit einem Geschäftsrückgang gerechnet hatten. Sie kommt aber auf Grund ihrer Lage und der Hauptfußgängeroute, die vom Hauptbahnhof aus hier durchführt, zuerst in den Genuß des großen Käuferstromes.

Die Ludgeristraße als südliche Verlängerung des Prinzipalmarktes ähnelt in ihrem geschäftlichen Charakter sehr der Salzstraße. Wie nachfolgende Übersicht veranschaulicht, hat auch sie, gemessen an der Zahl der Einzelhandelsniederlassungen, ihre Vorkriegsstellung als Geschäftsstraße wiedergewonnen.

Geschäftsstruktur	1961		1939	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Geschäfte d. tägl. Bedarfes	25	33,8	30	35,3
Geschäfte d. period. Bed.	37	50,0	39	45,9
Geschäfte d. selt. Bed.	12	16,2	16	18,8
Insgesamt	74	100,0	85	100,0

Jedoch tritt auch bei ihr die Gesamtzahl der Geschäfte mit etwa 74 Niederlassungen hinter die der Vorkriegszeit mit 85 Geschäften zurück. Diese Erscheinung findet u.a. ihre Erklärung darin, daß beim Wiederaufbau dieser Geschäftsstraße an die Stelle von vielen kleineren Läden größere Geschäftshäuser getreten sind, was stark an die Entwicklung in der Salzstraße erinnert. Die neu in Münster gegründeten Textilwarenhäuser Brenninkmeyer und Müller-Wipperfurth im südlichen Teil der Ludgeristraße nehmen größere Flächen ein.

Im Gegensatz zur Salzstraße und zum Prinzipalmarkt ist das Wesen der Ludgeristraße als Hauptgeschäftsstraße durch eine Vielzahl von großen und mittelgroßen Geschäftshäusern charakterisiert, während die kleinen Spezialgeschäfte hierbei etwas in den Hintergrund treten.

Die Geschäfte für den periodischen Bedarf sind mit 37 Läden (= 50% der Gesamtzahl) wie in den beiden bereits behandelten Geschäftsstraßen dominierend, wenn auch ihr prozentualer Anteil im Verhältnis zur Salzstraße und zum Prinzipalmarkt zurücktritt, was vor allem auf eine stärkere Agglomeration von Geschäften täglichen Bedarfes in dem bereits etwas vom Hauptzentrum abgelegenen und damit geschäftlich nicht so bedeutenden südlichen Teil der Ludgeristraße - Nähe Ludgeriplatz - zurückzuführen ist.

Neben Spezialgeschäften für Herren- und Damenunterwäsche steht die Ludgeristraße in ihrem vielseitigen Angebot für Herrenoberbekleidung an erster Stelle der Hauptgeschäftsstraßen der Altstadt. Vier große und bekannte Firmen, Hettlage, Stegemann, Müller-Wipperfurth und Brenninkmeyer stehen für den Verkauf solcher Waren im Vordergrund. Die neugegründeten Firmen Müller-Wipperfurth und vor allem aber Brenninkmeyer haben in erheblichem Maße dazu beigetragen, daß diese Straße gegenüber der Salzstraße, die bis dahin als Geschäftsstraße neben dem Prinzipalmarkt noch leicht tonangebend war, mächtig aufgeholt hat und ihr heute die gleiche Rangstellung zuteil wird. Die geräumigen und ansprechenden Schaufensterpassagen dieser großen Textilwarengeschäfte verleihen der Ludgeristraße den Charakter einer bedeutenden City-Geschäftsstraße.

Außerdem sind zwei große Lebensmittelfilialen der Firmen Hill und Eklöh hinzugekommen, die u.a. weitere Lücken der Ludgeri-

straße füllten. Während die Firma Eklöh 3 Filialbetriebe in Münster besitzt, hat die Firma Hill mit 15 Niederlassungen besonders regen Anteil am Geschäftsleben der Stadt Münster.

Die 12 Geschäfte des seltenen Bedarfes aller Art verteilen sich ziemlich gleichmäßig über den ganzen Straßenzug. Demgegenüber zeigt, wie bereits erwähnt, der südliche Teil die dichteste Konzentration von Geschäften täglichen Bedarfes. Mit zunehmender Entfernung vom Hauptzentrum nehmen die Raummieten erheblich ab, so daß auch die kleineren Läden der täglichen Bedarfsstufe existenzfähig sind.

Die 2 Kaufhäuser Kepa und Defaka als Geschäfte des gemischten Bedarfes ergänzen das Gesamtwareangebot der Ludgeristraße und lassen ebenfalls einen größeren Käuferstrom hierhin strömen.

Neben der Gründung der beiden großen Textilwarenhäuser Brenninkmeyer und Müller-Wipperfurth hat sich auch die Ernennung der Ludgeristraße zur reinen Fußgängerstraße im Jahre 1959 sehr befruchtend auf das Geschäftsleben ausgewirkt, da der Fahrzeugverkehr die Einkäufer auf den sehr schmalen Bürgersteigen stark behinderte. Zum anderen hat die Ludgeristraße gegenüber früher durch die geräumiger gestaltete Windthorststraße einen Direktzugang zum Bahnhof erhalten. Durch die bevorstehende Eröffnung des neuen supermodernen Defaka-Kaufhauses auf der Ecke Ludgeristraße/Klemensstraße - in unmittelbarer Nähe des Prinzipalmarktes - wird sie noch einen weiteren geschäftlichen Aufschwung zu verzeichnen haben.

bb) Die City-Nebengeschäftsstraßen

Rothenburg, Drubbel, Roggenmarkt, Bogenstraße und Spiekerhof als Fortsetzung des Prinzipalmarktes gehören mit zu den ältesten Geschäftsstraßen Münsters und mit zum Herzen der Altstadt. Prachtvolle Bogenhäuser sind auf dem Roggenmarkt und der Bogenstraße wie auf dem Prinzipalmarkt das typische äußere Merkmal dieser Geschäftsstraßen.

Die Rothenburg als südwestliche Verlängerung des Prinzipalmarktes zeichnet sich durch eine Vielzahl von Geschäften aller Bedarfsstufen aus. Insgesamt 38 Geschäfte, 13 für den täglichen, 15 für den periodischen und 10 für den seltenen Bedarf konzentrieren sich auf diesen Straßenzug, wie in folgender Übersicht

zur Darstellung kommt.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	13	34,2
Geschäfte des periodischen Bedarfes	15	39,5
Geschäfte des seltenen Bedarfes	10	26,3
Insgesamt	38	100,0

Es ist auffallend, daß das Strukturverhältnis der einzelnen Bedarfsstufen zueinander wesentlich ausgeglichener ist als bei den Hauptgeschäftsstraßen der City. Obwohl die Geschäfte für den periodischen Bedarf noch leicht führend sind, wächst bereits der absolute und prozentuale Anteil der Läden des täglichen und seltenen Bedarfes. Das ist eine übliche Erscheinung in den Geschäftsstraßen 2. Ordnung, also den City-Nebenstraßen. Die Geschäfte für den seltenen Bedarf, die nicht in so hohem Maße verkehrsorientiert sind wie die des periodischen Bedarfes, geben sich mit einem Standort in einer etwas weniger belebten Straße, die auch noch zentral gelegen ist, zufrieden. Ebenfalls nimmt hier bereits die Dichte der Läden für den täglichen Bedarf aus Gründen der niedrigeren Raumkosten zu.

In der Tat hat die Rothenburg nicht einen so starken Verkehrsstrom wie die Salz- und Ludgeristraße oder wie gar der angrenzende Prinzipalmarkt aufzuweisen, da sie einen Übergang vom Hauptgeschäftszentrum in Wohn- bzw. Verwaltungsviertel darstellt und die Entfernung zum Hauptbahnhof zunimmt, was in besonderer Weise von auswärtigen Besuchern berücksichtigt wird. Zum anderen kommt der Rothenburg die bedeutendere Ludgeristraße zuvor, die den größten Teil des Fußgängerverkehrs, vom Prinzipalmarkt kommend, aufnimmt. Der an den Prinzipalmarkt grenzende Teil zwischen Königstraße und Ecke Prinzipalmarkt/Ludgeristraße zeigt auf Grund seiner Grenzlage eine größere geschäftliche Bedeutung als der weiter westlich verlaufende Straßenzug der Rothenburg. Jedoch ist bei seiner Beurteilung die westliche Lage der Landesversicherungsanstalt, der Fakultätsgebäude der Universität sowie vor allem des Aegidii-Rothenburg-Parkplatzes zu berücksichtigen, die dieser Straße einen nicht unbedeutenden Fußgängerstrom zuführt.

Als Geschäfte des seltenen Bedarfes sind insbesondere das bekannte Möbel- und Teppichhaus Rincklake van Endert mit mehreren Schau- fenstern sowie ein bedeutendes Pianohaus an der Ecke Rothenburg/ Aegidiistraße erwähnenswert. Da diese großen Geschäfte weit be- kannt sind, rechtfertigt sich ihr Standort an der am wenigsten belebten Stelle der Rothenburg, ohne dadurch an Umsatz einbüßen zu müssen. Der Kunde richtet sich beim Kauf derartig hochwertiger Gegenstände, die nur sehr selten gekauft werden, nicht nach der für ihn günstigsten Lage eines solchen Geschäftes, sondern für ihn sind Auswahl und Qualität entscheidend, zumal die Zahl der Spezialgeschäfte dieser Art im Vergleich zu anderen Branchen sehr gering ist.

Abschließend sei zusammenfassend bemerkt, daß die Rothenburg wegen ihrer Grenzlage bei weitem nicht das geschäftliche Niveau des benachbarten Prinzipalmarktes erreicht. Die Läden des täg- lichen und periodischen Bedarfes sind durchweg mittelwertige Spezialgeschäfte, die mit zunehmender Entfernung vom Prinzipal- markt an Bedeutung für das Geschäftsleben des Zentrums verlieren. Lediglich den Geschäften seltenen Bedarfes werden überörtliche Versorgungsfunktionen zuteil. Ferner zeigt auch die Wohndichte eine steigende Tendenz. Die oberen Etagen dienen vielfach schon Wohnzwecken, so daß sich der City-Charakter zur Rothenburg hin erheblich abschwächt.

Der D r u b b e l , der sich unmittelbar im Norden an den Prin- zipalmarkt anschließt, bildet keinen geschlossenen Straßenzug für sich. Auf diese kleine Fläche konzentrieren sich 11 Geschäfte. Nachfolgende Tabelle möge die Geschäftsstufenstruktur veranschau- lichen.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	1	9,1
Geschäfte periodischen Bedarfes	7	63,6
Geschäfte des seltenen Bedarfes	3	27,3
Insgesamt	11	100,0

Obwohl die Geschäfte des periodischen Bedarfes überwiegen, ist der Drubbel infolge seiner Lage nicht mehr als Hauptgeschäfts- straße 1. Ordnung anzusprechen, da er bereits im Schatten des

Fußgängerstromes des Hauptgeschäftszentrums liegt, was vor allem für die auswärtigen Besucher gilt. Jedoch lassen das hochwertige Geschäft für Papier- und Bürowarenbedarf der Firma Buschmann sowie die Geschäftsstelle der Münsterschen Zeitung neben einigen Geschäften des seltenen Bedarfes wie u.a. ein Optik- und ein Fernhesehgeschäft einen größeren Käuferstrom in diese Straße kommen.

Der Roggenmarkt, der diesen Marktstraßenzug nach Nordwesten fortführt, unterscheidet sich weniger durch die Struktur seiner Geschäfte vom Drubbel als vielmehr durch die zurückliegenden Häuser auf der Domhofseite ohne Bogengänge. Er präsentiert 16 Geschäfte, wovon 8 (= 50 %) der periodischen Bedarfsstufe angehören, gefolgt von 5 des seltenen (31,2%) und 3 (= 18,8%) des täglichen Bedarfes.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	3	18,8
Geschäfte des periodischen Bedarfes	8	50,0
Geschäfte des seltenen Bedarfes	5	31,2
insgesamt	16	100,0

Insbesondere Textilwaren-, Haushaltwarengeschäfte, ein Optik- und 1 Pelzwarengeschäft sowie eine Antiquitätenhandlung verleihen der dichten Ladenfront ein ansehnliches Gepräge. Neben dem Käuferstrom aus dem Nordviertel profitieren diese Geschäfte wie die des Drubbels u.a. vom Fußgängerverkehr des nahen Prinzipalmarktes.

Unmittelbar an den Roggenmarkt folgt die Bogenstraße, die den Marktstraßenzug ergänzt. Sie bietet ebenfalls ein reichhaltiges Warenangebot in allen Bedarfsstufen, wobei die Geschäfte des periodischen Bedarfes mit 7 Läden dominierend sind. Im übrigen siehe nebenstehende Übersicht.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	3	23,1
Geschäfte des periodischen Bedarfes	7	53,8
Geschäfte des seltenen Bedarfes	3	23,1
insgesamt	13	100,0

Es treten vor allem Textilwaren-, Blumen-, Kaffee-, Elektrowaren- sowie Uhr- und Goldwarengeschäfte hervor, mit anderen Worten Läden aller Art, die jedoch im ganzen gesehen, nicht das Niveau der einer Hauptgeschäftsstraße erreichen.

Die Geschäfte agglomerieren sich mit Ausnahme von 2 Läden auf die Domhofseite, da sich auf der gegenüberliegenden Seite eine größere Parkplatzfläche befindet, die für die geschäftliche Belegung dieser Straße nicht ohne Bedeutung ist.

Dieser mittelalterliche Marktstraßenzug findet letztlich durch den S p i e k e r h o f seinen Abschluß. Er weist trotz zunehmender Entfernung vom Hauptzentrum eine auffällig dichte Lokalisation von 42 Geschäften aller Bedarfsstufen auf, was sich aus nachfolgender Darstellung ergibt.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	13	31,0
Geschäfte des periodischen Bedarfes	18	42,8
Geschäfte des seltenen Bedarfes	11	26,2
Insgesamt	42	100,0

Die verhältnismäßig hohe Zahl der Geschäfte des periodischen (18 = 42,8%) und seltenen Bedarfes (11 = 26,2%) läßt die Bedeutung des Spiekerhofes als wichtige Geschäftsstraße und Ausläufer des Zentrums nicht verkennen.

Während die Geschäfte des Drubbels und des Roggenmarktes noch verhältnismäßig hochwertige Läden darstellen, erscheinen die Läden der Bogenstraße, insbesondere aber die des Spiekerhofes als nicht so geräumige Geschäfte mit kleineren Schaufenstern und einem mittelwertigen Warenangebot. Da der Käuferstrom vom Hauptzentrum nicht mehr bis hierhin vordringt, sind diese Handelsniederlassungen im Gegensatz zu denen des Drubbels und des Roggenmarktes fast ausschließlich auf die Versorgung der Bewohner aus den benachbarten Wohnstraßen des Nordviertels der Altstadt angewiesen, bis auf 2 hochwertige Eisen- und Metallwarengeschäfte an der Ecke Spiekerhof/Rosenplatz mit großen Ausstellungs- und Lagerflächen, die sich durch überlokale Versorgungsfunktionen auszeichnen.

Als weitere City-Nebenstraße mit 19 Geschäften ist der **Alte Fischmarkt** als nordöstliche Zufahrtsstraße zum Prinzipalmarkt erwähnenswert, wie nachfolgende Übersicht zum Ausdruck bringt.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	7	36,8
Geschäfte des periodischen Bedarfes	4	21,1
Geschäfte des seltenen Bedarfes	8	42,1
Insgesamt	19	100,0

Diese Straße, die zu beiden Seiten eine beinahe ununterbrochene Ladenfront darbietet, ist fast wieder lückenlos aufgebaut. Aus der Bedarfsstufenstruktur geht hervor, daß die Geschäfte des seltenen Bedarfes mit 8 Läden (= 42,1%) überwiegen und den Käufern ein reichhaltiges Angebot in Polstermöbeln, Einrichtungsgegenständen, Musikalien, Teppichen, Gold- und Silberwaren, Nähmaschinen, Herden und Öfen usw. bieten. Sie hat auf Grund ihrer noch zentralen Lage für das Angebot in seltenen Bedarfsgütern überlokale Bedeutung.

Der Straßenzug Alter Steinweg/Telgter Straße/Mauritztor, der zusammen mit dem Alten Fischmarkt auf den Prinzipalmarkt führt, tritt als Geschäftsstraße weniger in Erscheinung, obwohl hier im ganzen 34 Geschäfte lokalisiert sind, die sich auf folgende Bedarfsstufen verteilen:

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	10	29,4
Geschäfte des periodischen Bedarfes	13	38,2
Geschäfte des seltenen Bedarfes	11	32,4
Insgesamt	34	100,0

Insbesondere das Bild des Alten Steinweges wird im wesentlichen durch den im Westen gelegenen Parkplatz, die Hinterfronten der Salzstraßengeschäfte sowie durch das Vorhandensein einiger öffentlicher Verwaltungsbauten geprägt. Lediglich im Westen, gegen-

über der Lambertikirche und im Osten dieses Straßenzuges (Telgter Straße) ist es zu Geschäftsagglomerationen gekommen, wobei vor allem hochwertige Spezialgeschäfte für Jagd- und Sportwaffen, Metzgereimaschinen, Porzellanwaren und Möbel dominierend sind. Als Geschäft für den täglichen Bedarf tritt die Lebensmittelfiliale Hill stärker in das Blickfeld dieses Straßenzuges, die von der benachbarten Salzstraße, wie alle übrigen hier ansässigen Geschäfte, einen größeren Kundenzulauf erhält. Ansonsten sind die Geschäfte des täglichen und periodischen Bedarfes in ihrer Entwicklung gehemmt, da sie im Schatten der fast parallel verlaufenden Salzstraße liegen.

Die K ö n i g s s t r a ß e im Süden der Altstadt spielt als Geschäftsstraße nur eine untergeordnete Rolle, obwohl sie 20 Geschäfte, die sich auf folgende Bedarfsstufen verteilen, aufweist.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	7	35
Geschäfte des periodischen Bedarfes	7	35
Geschäfte des seltenen Bedarfes	6	30
Insgesamt	20	100,0

Öffentliche Einrichtungen wie Verwaltungen, Verbände und Versicherungen sowie in erster Linie Sparkassen und Banken sind für diese Straße, die in ihrem Wiederaufbau noch nicht vollendet ist, charakteristisch. Sie sind vor allem im Norden - Höhe Rothenburg - wesensbestimmend für die Struktur dieser Straße. Die Königsstraße, die einst Straße des Adels war (Heeremansche Hof, Druffelsche Hof, Beverfoerder Hof, Sendensche Hof, Ascheberger Hof) ist heute Straße der Finanzen. Lediglich in der Mitte der Straße, wo in den Erdgeschossen des neuen Verwaltungsgebäudes der Ortskrankenkasse Geschäfte eingerichtet wurden, sowie in dem südlichen Teil der Straße, die in die Ludgeristraße einmündet, ist es in der Nähe des belebten Ludgeriplatzes zu Geschäftsansammlungen gekommen, die aber auf Grund ihrer abseitigen Lage und ihrer äußeren Aufmachung vorwiegend als solche 2. bis 3. Standards einzuordnen sind. Die Läden des täglichen und periodischen Bedarfes profitieren u.a. von den Angestellten der öffentlichen Einrichtungen sowie von einer kleinen Laufkundschaft, die

sich gelegentlich durch die Königsstraße nach den Bushaltestellen am Ludgeriplatz bewegt.

Die K l e m e n s - und W i n d t h o r s t s t r a ß e (in der Altstadt gelegener Teil) sind als Geschäftsstraßen ebenfalls weniger bedeutend. Sie zeigen lediglich in unmittelbarer Nähe der Ludgeristraße eine dichtere Agglomeration von Spezialgeschäften aller Art. Darüber hinaus ist es in der Mitte der Windthorststraße - Nähe Promenade - zur Geschäftsansammlung gekommen, wobei die beiden Möbelgeschäfte Heidmeier und Althoff am stärksten in das Blickfeld dieser Straße rücken. Ferner sind an dieser Stelle einige Geschäfte des seltenen und periodischen Bedarfes lokalisiert. Im großen und ganzen bietet die Windthorststraße als Haupt Verbindungsweg zwischen Bahnhof und Ludgeristraße mit regem Fußgängerverkehr wesentlich günstigere Voraussetzungen für die Lokalisation von Geschäften als die Klemensstraße, die bereits zu stark im Einzugsbereich der fast parallel verlaufenden Salzstraße liegt, zumal auch ein erheblicher Teil der Straßenseite von Parkplatzflächen eingenommen wird.

Abschließend sei noch auf die Wohngeschäftsstraßen A e g i d i i s t r a ß e , (Südwesten), J ü d e f e l d e r S t r a ß e (Nordwesten) und die H ö r s t e r S t r a ß e (Nordosten) der Altstadt hingewiesen, die sich an die City-Nebenstraßen anschließen. Sie zeichnen sich durch eine durchschnittliche Konzentration von 25 bis 30 Geschäften aus, wobei die Geschäfte des täglichen Bedarfes mit etwa 55 - 60% am stärksten an der Bedarfsstufenstruktur beteiligt sind. Es handelt sich um Geschäfte mittleren Standards mit vorwiegend lokalen Funktionsbereichen der angrenzenden Wohngebiete.

Die A e g i d i i s t r a ß e führt als Torstraße aus südwestlicher Richtung ins Zentrum und endet auf der Rothenburg. Hier sind 31 Geschäfte ansässig, die folgenden Bedarfsstufen angehören.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	18	58,1
Geschäfte des periodischen Bedarfes	8	25,8
Geschäfte des seltenen Bedarfes	5	16,1
Insgesamt	31	100,0

Wie aus der Bedarfsstufenstruktur hervorgeht, nimmt mit zunehmender Entfernung vom Hauptgeschäftszentrum die Lokalisation von Geschäften des täglichen Bedarfes zu, die die benachbarten Wohnstraßen östlich der Aegidiistraße mit Waren versorgen.

Als Geschäfte des periodischen Bedarfes treten neben Textilwarengeschäften 1 Porzellan- und Haushaltswarengeschäft, 1 Elektrowaren- und 2 Blumengeschäfte in den Vordergrund. Die beiden Geschäfte an der Ecke Rothenburg (1 zoologische Handlung und 1 hochwertiges Schreibwarengeschäft) neben dem Aegidiiparkplatz haben u.a. eine größere Laufkundschaft zu verzeichnen. 5 Geschäfte für den seltenen Bedarf (2 Waschmaschinengeschäfte, 1 Herde- und Ofengeschäft, 1 Fahrradgeschäft und 1 Uhrwarengeschäft) mittleren Standards ergänzen das Warenangebot dieser verkehrsreichen Straße.

Ferner tritt in der Altstadt eine Agglomeration von 31 Einzelhandelsgeschäften der Hörster Straße stärker in Erscheinung. Siehe bezüglich der Bedarfsstufenstruktur angeführte Übersicht.

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	17	54,8
Geschäfte des periodischen Bedarfes	3	9,7
Geschäfte des seltenen Bedarfes	11	35,5
Insgesamt	31	100,0

Infolge der vielen Warenbranchen aller Bedarfsstufen zeigt die Hörster Straße den Charakter einer nicht unbedeutenden Wohnge-
schäftsstraße. Die Läden sind aber wegen ihrer Lage und ihres äußeren Erscheinungsbildes als Geschäfte 2. bis 3. Ordnung mit rein örtlichen Versorgungsfunktionen anzusehen.

Die J ü d e f e l d e r S t r a ß e nimmt als Geschäftsstraße des Nordwestviertels der Altstadt - völlig getrennt von der City der Altstadt - eine Sonderstellung ein. Sie präsentiert im Gegensatz zur Aegidii - und Hörsterstraße zu beiden Seiten des Straßenzuges zwischen Überwasserstraße und Münzstraße (Ecke Hindenburgplatz/Neutor) eine ununterbrochene Geschäftsfront mit kleinen bis mittelgroßen Läden. Etwa 27 Geschäfte finden hier einen Standort, die folgenden Bedarfsstufen angehören:

Geschäftsstruktur	1961	%
Geschäfte des täglichen Bedarfes	14	51,9
Geschäfte des periodischen Bedarfes	8	29,6
Geschäfte des seltenen Bedarfes	5	18,5
Insgesamt	27	100,0

Die geschäftliche Entwicklung der Jüdefelder Straße ist in besonderem Maße geschichtlich zu erklären. Als im 16. Jahrhundert im Westen der Altstadt eine große Zitadelle entstand, nahm das Neutor neben dem aus nordöstlicher Richtung kommenden Verkehr auch den Verkehrsstrom aus dem Westen auf und führte ihn ins Zentrum. Somit bot diese verkehrsreiche Straße alle Voraussetzungen für die Ansiedlung von Geschäften. Ferner kam hinzu, daß dieses Viertel als Bischofsviertel jenseits der Aa ein eigenständiges Leben führte und eine bedeutende Lebensader der unteren Stadt war und in dem Liebfrauenstift das reichste Stift der Stadt besaß. All diese Umstände wirkten sich natürlich schon frühzeitig fördernd auf das Geschäftsleben aus und führten zu einer sehr raschen geschäftlichen Entwicklung der Jüdefelder Straße.

Die Verkehrsfunktion der Jüdefelder Straße änderte sich auch im Laufe der Zeit nicht. Ganz im Gegenteil, sie nahm zu, da das Viertel zwischen Hindenburgplatz, Frauenstraße und Jüdefelder Straße mit Ribbergasse, Tasche und Brinkstraße früher von jeglichem Verkehr gemieden wurde (damals Wohnviertel Münsters mit dem niedrigsten sozialen Niveau).

Erst nach dem 2. Weltkrieg, als der große Durchbruch zwischen Hindenburgplatz/Neutor und Altstadtzentrum erfolgte, übernahm die Überwasserstraße die verkehrsmäßige Aufgabe der Jüdefelder Straße. Durch diese Neuerung hat aber die Intensität des Geschäftslebens der Jüdefelder Straße nichts eingebüßt. Sie weist mit 27 Geschäften eine sehr dichte Konzentration auf. Die Bewohner der benachbarten Wohnviertel, die schon etwas abseits vom Hauptgeschäftszentrum der Altstadt liegen, finden eine reichhaltige Auswahl in Waren mittlerer Qualität. Obwohl die Jüdefelder-Straße heute nicht mehr als Verkehrsstraße fungiert, konnte sie ihre alte Tradition als Geschäftsstraße neben 14 Geschäften des täglichen Bedarfes mit 8 Läden der periodischen und 5 der seltenen Bedarfsstufe wahren.

Die Analyse des Altstadt-Geschäftslebens soll mit der Feststellung beendet werden, daß in diesen im einzelnen behandelten und aufgeführten Altstadtgeschäftsstraßen etwa 70 - 80% der in der Altstadt kartierten Einzelhandelsgeschäfte lokalisiert sind. Der restliche Teil, vornehmlich Geschäfte des täglichen Bedarfes, befindet sich in Streulage in den Wohnstraßen des Altstadtgebietes. Ferner führte die Untersuchung zu dem Ergebnis, daß die 3 Hauptgeschäftsstraßen Prinzipalmarkt, Salzstraße und Ludgeristraße, die sich in der inneren und äußeren Struktur ihrer Geschäfte sehr ähneln, die eigentliche City der Altstadt von Münster bilden. Die verkehrsorientierten Geschäfte des periodischen Bedarfes bestimmen mit einem Anteil von durchschnittlich 50 - 65% die Bedarfsstufenstruktur, gefolgt von den Läden des seltenen (rd. 22%) und täglichen Bedarfes (rd. 17%). Darüber hinaus tragen große Kaufhäuser und eine sehr geringe Wohnbevölkerungsdichte zum City-Charakter dieser Straßen mit überlokaler Bedeutung für Münster und das ganze Münsterland bei. Während ihre Entwicklung eindeutig im Zeichen der Geschäfte des periodischen und z.T. auch der des seltenen Bedarfes steht, wurden die Geschäfte des täglichen Bedarfes mehr und mehr aus der City verdrängt bzw. von großen Filialbetrieben abgelöst.

Durch die stetige Verdichtung des Geschäftslebens gewannen auch die City-Nebenstraßen des Prinzipalmarktes an geschäftlicher Bedeutung, insbesondere für die Agglomeration von Geschäften des seltenen und des täglichen Bedarfes, was die Bedarfsstufenstruktur der einzelnen Geschäftsstraßen deutlich erkennen läßt und viel ausgeglichener ist als bei den City-Geschäftsstraßen. Während die Geschäfte des täglichen und periodischen Bedarfes meistens mittleren Standards sind, zeichnen sich die des seltenen Bedarfes größtenteils durch einen überörtlichen Funktionsbereich aus.

Bei den Wohn-Geschäftsstraßen hingegen, wie Aegidiistraße, Hörsterstraße usw., die eine Fortsetzung der City-Nebenstraßen darstellen, herrscht das Angebot mit täglichen Bedarfsgütern vor. Die Läden des periodischen und seltenen Bedarfes sind gleichfalls auf die Bedürfnisse ihrer Wohnbevölkerung eingestellt. Zum anderen zeigt sich zu beiden Straßenseiten keine geschlossene Geschäftsfrent.

b. Die Lokalisation des Geschäftslebens in den Neu-Stadtbezirken

aa) Gievenbeck

In dem westlichen Stadtteil Münsters Gievenbeck, der im Vergleich zu allen übrigen Bezirken mit 10.574 Einwohnern am dünnsten besiedelt ist, wurden nur 44 Einzelhandelsgeschäfte gezählt. Davon entfallen 39 Läden, das sind 88,6%, auf die tägliche Bedarfsstufe.

2 kleinere Geschäftsagglomerationen heben sich innerhalb dieses Gebietes trotzdem deutlich ab, einmal sind es die Geschäfte am Altstadtrand an der Hüfferstraße, südöstlich der Universitätskliniken und zum anderen die Läden weiter westlich im Zentrum des ständig wachsenden Gievenbecker Siedlungskernes, wo Arnheimweg, von Esmarchstraße und Enschede Weg zusammentreffen.

An der Hüfferstraße, u. a. eine Hauptzufahrtsstraße mit Busverkehr nach den Universitätskliniken, sind 20 Geschäfte mit täglichen Wirtschaftsgütern, also über die Hälfte der Läden dieser Bedarfsstufe lokalisiert. Darunter befinden sich in erster Linie Lebensmittelgeschäfte sowie Tabak- und Schreibwarenläden, Damen- und Herrensalons und Annahmestellen für chemische Reinigungen. In der angrenzenden Hittorfstraße und in dem südwestlich der Universitätskliniken stetig wachsenden Wohngebiet sind auf der Sentruper Höhe weitere Geschäfte des täglichen Bedarfes anzutreffen, die lediglich rein lokale Versorgungsfunktionen ausüben.

Eine ziemlich gute Lage für die Bewohner der sich stetig ausdehnenden Gievenbecker Siedlungen im Zentrum dieses Stadtbezirkes haben 9 Geschäfte für den täglichen Bedarf an dem bereits erwähnten zentralgelegenen Platz Arnheimweg, von Esmarchstraße und Enschede Weg, gegenüber der Volksschule, wo sich auch eine Bushaltestelle befindet. Die Angebotsstruktur dieser Einzelhandelsgeschäfte wird auch wie in fast allen Wohnsiedlungen durch Lebensmittel aller Art, Drogen, Tabak-, Zeitungs- und Schreibwaren sowie Friseurgeschäfte geprägt.

In dem älteren Kleinsiedlungsgebiet zwischen Roxeler Straße und von Esmarchstraße wurden am Deipenfohr 2 Lebensmittelgeschäfte angetroffen, die lediglich für die Versorgung der Bewohner dieser

Gartensiedlung von Belang sind. Unter Berücksichtigung ihrer Lagemerkmale sowie Laden- und Schaufensterausstattung handelt es sich um kleine Läden 3. Ordnung.

Sehr gering ist in Gievenbeck im Vergleich zu den Läden der täglichen Bedarfsstufe die Zahl der Geschäfte für den periodischen Bedarf, die nur 3 Läden (6,8%) ausmachen und von rein lokaler Bedeutung sind. 2 davon haben sich auf das Angebot von Blumen (Hüfferstraße, Arnheimweg) und 1 auf Textilwaren (Sentruper Höhe) spezialisiert.

Als Handelsansiedlungen für den seltenen bzw. hohen Bedarf konnten nur 2 Geschäfte an der Hüfferstraße festgestellt werden. Hierbei handelt es sich um 1 Radio- und Ferngeschäft sowie um 1 hochwertiges Spezialgeschäft für medizinische Bedarfsgegenstände, das an der Hüfferstraße in unmittelbarer Reichweite der Universitätskliniken einen ausgezeichneten Standort gefunden hat.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Standorte der Geschäfte an der Hüfferstraße sowohl aus dem Bedürfnis der Versorgung der angrenzenden Wohngebiete wie aus Gründen der günstigen Lage an einer Verkehrsstraße nach den Universitätskliniken entstanden sind, die ihnen auch eine Laufkundschaft zuführt. Obwohl diese Läden im ganzen gesehen verkehrsgünstig liegen, sind sie wegen ihrer Ausstattung und Schaufenstergestaltung als Geschäfte 2. Ordnung anzusehen.

Die kleinen bis mittelgroßen Geschäfte am Arnheimweg/Enschede Weg mit teils städtischem Charakter, bilden ein zentrales Einkaufszentrum für tägliche Bedarfsgüter der rings um dieses Gebiet entstehenden neuen Siedlungen und Wohnblocks. Hier hat der Kunde den Vorteil, an einer Stelle viele Geschäfte der verschiedenen Branchen vorzufinden. Die Planung und Errichtung einer zentralgelegenen Einkaufsstätte innerhalb einer größeren Siedlung ist heute allgemein festzustellen, die gegenüber der Streulage von Einzelhandelsgeschäften manchen Vorteil bietet.

Während ein Teil der Bewohner zu beiden Seiten der Hüfferstraße und ihren angrenzenden Seitenstraßen auch für den Einkauf von höherwertigen täglichen Bedarfsgütern an die unmittelbar im Osten angrenzende Altstadt verlorengeliegt, bleiben die Einkäufer des genannten Viertels wegen der viel größeren Entfernung zum Altstadt-

Geschäftszentrum ausschließlich der Geschäftsagglomeration am Arnheimweg/Enschede Weg vorbehalten.

Bei der Bedarfsstufenanalyse des Gievenbecker Geschäftslebens wurde bereits hervorgehoben, daß die Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes mit insgesamt 5 Läden (etwa 11% der gesamten vorgefundenen Geschäfte) nur sehr schwach vertreten sind, während der prozentuale Anteil der in ganz Münster kartierten Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes über 41 % von der Gesamtzahl aller Handelsniederlassungen beträgt. Der Anteil der Geschäfte für den täglichen Bedarf liegt mit 88,6% (siehe nachfolgende Tabelle) weit über dem Durchschnittssatz von 58,6%.

Die 10.574 Einwohner dieses Stadtteiles sind bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse mit periodischen und seltenen Bedarfsgütern fast ganz auf das Geschäftszentrum der Altstadt angewiesen. Die angeführten Übersichten, die die bereits gemachten Aussagen bekräftigen, bringen deutlich zum Ausdruck, daß das Geschäftsleben Gievenbecks selbst bei den Gütern des täglichen Bedarfes weit unterdurchschnittlich entwickelt ist.

Geschäftsstruktur	Gievenbeck		Gesamt-Münster		%ualer Anteil Gievenbecks an Ges. - Münster
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Gesch.d.tägl.Bed.	39	88,6	1.274	58,6	3
Gesch.d.period.Bed.	3	6,8	569	26,2	0,5
Gesch.d.selt.Bed.	2	4,6	330	15,2	0,6
insgesamt	44	100,0	2.173	100,0	2,0

Gievenbeck | Ø Gesamt-Münster

Einzelhandelsgeschäfte

je 1.000 Einwohner

Geschäfte des tägl. Bedarfes	3,7	7,1
Geschäfte des period. Bedarfes	0,3	3,2
Geschäfte des selt. Bedarfes	0,2	1,8
	4,2	12,1

Hiernach entfallen auf je 1.000 Einwohner nur 0,3 bzw. 0,2 Geschäfte des periodischen bzw. seltenen Bedarfes, wohingegen der errechnete Durchschnittswert Gesamt-Münsters bei 3,2 und 1,8 liegt.

Etwas günstiger gestaltet sich jedoch die Versorgung mit täglichen Bedarfsgütern, da der Wert von 3,7 den durchschnittlichen Vergleichswert Gesamt-Münsters von 7,1 mehr als zur Hälfte erreicht.

Die bisher entstandenen Wohnsiedlungen sind in ihrer Ausdehnung noch zu klein, um insbesondere Geschäfte für den periodischen und seltenen Bedarf entstehen lassen zu können, zumal der östliche Teil Gievenbecks noch stark im Einzugsbereich der Altstadtgeschäfte liegt.

Die Wirtschaftsstruktur dieses Stadtbezirkes wird daher in keiner Weise vom Einzelhandel geprägt. Die hier lokalisierten Geschäfte machen nur etwa 2 % der Gesamtzahl der Münsterschen Einzelhandelseinrichtungen aus.

bb) Uppenberg

Bei der Untersuchung des Stadtteiles Uppenberg als nördliche Begrenzung der Altstadt, treten 2 größere geschlossene Siedlungsgebiete hervor, im Norden Kinderhaus und im Süden als Übergang zur Altstadt das Nordviertel, das lediglich aus dem Blickwinkel der Altstadt diese Bezeichnung verdient. Obwohl sie bei der Analyse des Uppenberger Stadtbezirkes irreführend sein könnte, soll diese Benennung beibehalten werden.

Diese beiden genannten größeren Wohnsiedlungen zeichnen sich auch durch eine dichtere Agglomeration von Einzelhandelsgeschäften aus, wobei aber das Nordviertel mit über 260 Geschäften von den insgesamt 300 in Uppenberg kartierten Läden besonders stark in Erscheinung tritt. In diesem Zusammenhang verdienen vor allem die Steinfurter-, Grevener-, Kanal- und Melchersstraße sowie der Straßenzug Studtstraße - Hoyastraße - Maximilianstraße erwähnt zu werden, in denen sich fast $\frac{3}{4}$ aller Läden dieses Bereiches befinden. Neben zahlreichen Geschäften des täglichen Bedarfes, die allerdings den weitaus größten Anteil darstellen, weist das Nordviertel bereits etliche Geschäfte des periodischen und darüber hinaus einige des seltenen Bedarfes auf, was im einzelnen den folgenden Ausführungen zu entnehmen ist.

Eine sehr starke Geschäftskonzentration tritt zwischen dem Neutor und der Kreuzung Steinfurter Straße/Grevener Straße in Er-

scheinung. Auf diesem Teilstück der Steinfurter Straße sind mit 37 Geschäften fast alle Läden dieser Straße ansässig. Neben 24 Geschäften des täglichen Bedarfes treten neben 2 Geschäften des seltenen Bedarfes vor allem 11 Läden mit periodischen Bedarfsgütern in den Vordergrund, die diesen Straßenzug zu einer wichtigen Geschäftsstraße Uppenbergs stempeln. Die Handelsansiedlungen für den Verkauf von periodischen Artikeln bieten ein weites Angebot. Von den Geschäften des täglichen Bedarfes sind die beiden größeren Lebensmittelfilialen Hill und Eklöh erwähnenswert, die den geschäftlichen Charakter dieser Straße mit unterstreichen, die vorwiegend eine geschlossene Ladenfront zeigt. Die Läden des genannten Abschnittes der Steinfurter Straße sind auf Grund ihrer Lage an einer verkehrsreichen Ausfallstraße sowie ihrer Aufmachung und Warendarbietung im großen und ganzen als Läden 1. bis 2. Ordnung mit städtischer Prägung anzusehen.

Ein etwas verändertes Bild vermittelt dagegen ein Blick in die Grevener Straße, wo lediglich das erste Teilstück bis zum Friesenring von geschäftlicher Bedeutung ist. Hier sind vornehmlich Geschäfte des täglichen Bedarfes in einer etwas bescheideneren Aufmachung lokalisiert.

Eine weitere recht bedeutende Geschäftsstraße des Nordviertels ist die Kanalstraße. Neben 14 Geschäften für den täglichen Bedarf beherbergt sie 8 Läden für den periodischen und 2 für den seltenen Bedarf, u.a. Textilwarengeschäfte, 1 Apotheke, 1 Leihbücherei sowie Uhren- und Fotogeschäfte. Von einigen Unterbrechungen abgesehen, reiht sich in dieser Wohngeschäftsstraße fast Laden an Laden. Sie präsentiert bereits ein vielseitiges Warensortiment und reicht mit ihrem Einflußbereich bis in die angrenzenden Wohnstraßen des Mauritzviertels.

Der Straßenzug Studtstraße-Hoyastraße-Maximilianstraße als Durchfahrtsstraße zwischen Neutor und Gartenstraße sowie die Melchersstraße sind durch Streuansiedlung von Geschäften gekennzeichnet, wobei etliche Geschäfte des periodischen Bedarfes das Angebot der Läden der täglichen Bedarfsstufe vervollständigen. All diesen Geschäften fallen jedoch nur örtliche Versorgungsfunktionen zu. Ferner sind in den angrenzenden Nebenstraßen noch einige Geschäfte des täglichen Bedarfes anzutreffen.

Die Siedlung Kinderhaus im nördlichen Teil des Uppenberger Stadtbezirkes weist allerdings mit nur 33 Geschäften eine wesentlich

kleinere Agglomeration auf, die aber unter Berücksichtigung der Größe dieser Siedlung nicht unbedeutend ist. Die Bedarfsstufenstruktur dieser Handelsansiedlungen zeigt im einzelnen folgende Darstellung: 20 Geschäften für den täglichen Bedarf stehen 10 Geschäfte für den periodischen und 3 für den seltenen Bedarf gegenüber. Die Standorte befinden sich vornehmlich längs der verkehrsreichen Grevener Straße und am Janningsweg in unmittelbarer Reichweite der Städtischen Bushaltestellen.

Neben 3 Lebensmittelgeschäften sind auf dem Platz am Janningsweg 2 Geschäfte für den periodischen Bedarf, ein Textilwarengeschäft und 1 Haushaltwarengeschäft sowie ein Geschäft mit Herden und Öfen als Gegenstände des seltenen Bedarfes ansässig. An der Ecke Idenbrockweg/Grevener Straße haben sich u.a. 1 Schuhwarengeschäft, 1 Polstermöbelgeschäft und 1 Lederwarengeschäft niedergelassen. Ansonsten zeigt der Idenbrockweg in seinem weiteren Verlauf nur vereinzelt Läden (2 Lebensmittelgeschäfte, 1 Gastwirtschaft und 1 Kohlenhandlung). Ferner befinden sich aber an der Grevener Straße 1 Fahrradgeschäft, 1 Apotheke, 1 Textilwarengeschäft, 1 Polstermöbelgeschäft, 1 Elektrowarenhandlung und 1 Haushaltwarengeschäft, die für die Angebotsstruktur der periodischen und seltenen Bedarfsgüter der Bewohner dieses Viertels von Bedeutung sind.

Wegen der fast völligen Isolierung vom Altstadtzentrum fühlen sich die Bewohner von Kinderhaus stärker an die Läden dieses Stadtteiles gebunden als etwa die Bewohner des Nordviertels, das wegen seiner Randlage in viel größerem Maße im Einzugsbereich des Altstadt-Geschäftszentrums liegt. Aber beim Einkauf höherwertiger Artikel des periodischen und seltenen Bedarfes werden auf jeden Fall die Altstadtgeschäfte bevorzugt.

Eine andere noch erwähnenswerte Geschäftsagglomeration stellt das Wohngebiet zwischen Nordviertel und Kinderhaus längs der Grevener Straße am Nienkamp dar. Diese neuen mehrgeschossigen Häuser dienen in ihren Erdgeschossen zum Teil als Ladenlokale, die vorwiegend Geschäfte des täglichen Bedarfes beherbergen und sich durch eine großzügige Einrichtung und Schaufenstergestaltung als Geschäfte 1. Ordnung mit großstädtischer Prägung auszeichnen. Da die Grevener Straße eine wichtige Ausfallstraße darstellt, erhalten sie auch Laufkunden.

Im ganzen gesehen hat sich das Geschäftsleben in Uppenberg mit mehr als der 3fachen Einwohnerzahl des Stadtbezirkes Gievenbeck wesentlich günstiger entwickelt, was aber nicht zuletzt auf die verkehrsdurchfluteten Ausfallstraßen Steinfurter- und Grevenener Straße sowie die verkehrsmäßig nicht unbedeutenden Straßen wie Melchersstraße mit dem Kanonierplatz als wichtiger Obusumsteigepplatz, Kanalstraße sowie Hoyastraße und Maximilianstraße zurückzuführen ist. Rund 14 % aller in Münster kartierten Geschäfte sind in Uppenberg ansässig.

Wie aus den nachfolgenden Übersichten hervorgeht, sind die 233 Geschäfte des täglichen Bedarfes mit 77,7 % an der Gesamtstruktur der 300 vorgefundenen Läden am stärksten beteiligt, wohingegen aber der Anteil der 55 Geschäfte des periodischen Bedarfes (= 18,3 %) nicht in den Hintergrund tritt. Die dichtbesiedelten Wohngebiete sowie ihre z.T. gute verkehrsmäßige Lage haben ihre Lokalisation in erheblichem Maße fördern können. Demgegenüber treten die Geschäfte seltenen Bedarfes mit 12 Läden (= 4 %) in dem gesamten Erscheinungsbild stark zurück und in ihrer äußeren Aufmachung und Warendarbietung längst nicht den Geschäften einer Hauptgeschäftsstraße entsprechen.

Geschäftsstruktur	Uppenberg		Gesamt-Münster		qualer Anteil Uppenbergs an Ges.-Münster
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Gesch.d.tägl.Bed.	233	77,7	1.274	58,6	18,3
Gesch.d.perid.Bed.	55	18,3	569	26,2	9,7
Gesch.d.selt.Bed.	12	4,0	330	15,2	3,6
Insgesamt	300	100,0	2.173	100,0	13,8

	Uppenberg	Ø-Gesamt-Münster
Einzelhandelsgeschäfte je 1.000 Einwohner		
Geschäftes des täglichen Bedarfes	6,7	7,1
Geschäfte des periodischen Bed.	1,5	3,2
Geschäfte des seltenen Bedarfes	0,3	1,8
	8,5	12,1

Während sich bei der Umrechnung der Einzelhandelsgeschäfte auf je 1.000 Einwohner bei den Geschäften des täglichen Bedarfes der Wert von 6,7 fast den durchschnittlichen Vergleichswert Gesamt-Münsters von 7,1 erreicht, liegen die ermittelten Werte der Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes mit 1,5 bzw. 0,3 weit unter den angegebenen Vergleichswerten von 3,2 und 1,8. Damit ergibt sich insbesondere bei den Geschäften des seltenen Bedarfes eine große Differenz nach unten. Für die Befriedigung der periodischen und seltenen Warenbedürfnisse kommen daher wohl in erster Linie die bedeutenden Altstadtgeschäftsstraßen mit ihrem reichen Angebot in Frage. Ferner geht aus den obigen Ausführungen hervor, daß dem Einzelhandelsgeschäftsleben Uppenbergs nur rein lokale Bedeutung beizumessen ist.

cc) Mauritz

Infolge der dichten Besiedlung des südlichen Teiles des Stadtbezirkes Mauritz konzentriert sich auch das Geschäftsleben hauptsächlich auf diesen Bereich. Bei der Analyse des Einzelhandels fiel vor allem auf, daß es besonders in der verkehrsreichen Warendorfer Straße zu einer dichten Agglomeration von Geschäften gekommen ist. Fast 50 %, das sind 132 aller in Mauritz vorgefundenen Geschäfte (= 269) sind in dieser Straße lokalisiert. Eine Durchleuchtung der Bedarfsstufenstruktur ergab folgendes Ergebnis: 76 Läden gehören der täglichen (= 39% Gesamt-Mauritz) 32 der periodischen (= 72,7% Gesamt-Mauritz) und 24 der seltenen (= 80% Gesamt-Mauritz) Bedarfsstufe an. Während damit etwa 73% der Läden des periodischen Bedarfes auf diesen Straßenzug entfallen, beläuft sich der Anteil der Geschäfte seltenen Bedarfes mit 24 Läden sogar auf 80 % der 30 in Mauritz kartierten Geschäftsansiedlungen dieser Bedarfsstufe. Diese Merkmale kristallisieren die geschäftliche Bedeutung dieser Straße innerhalb des Stadtbezirkes Mauritz klar heraus. Auch die Branchenstruktur zeigt bei allen Geschäften der 3 verschiedenen Einzelhandelsgruppen ein vielseitiges Bild, so daß die Käufer hier die Befriedigung all ihrer Lebensbedürfnisse finden können. Die äußeren Merkmale dieser breiten Ausfallstraße treten durch eine fast ununterbrochene Geschäftsfreie Front hervor und vermitteln den Eindruck einer bedeutenden Geschäftsstraße.

Die Geschäfte des Straßenzuges von Mauritz-Tor bis Kaiser-Wilhelm-Ring/Niedersachsen-Ring haben infolge ihrer Schaufenstergestaltung

und Ladeneinrichtungen großstädtischen Charakter und sind unter Berücksichtigung ihrer Lage z. T. durchaus als Läden 1. Ordnung anzusehen. Der sich daran anschließende Straßenzug vom Kaiser-Wilhelm-Ring/Hohenzollern-Ring bis zum Dortmund-Ems-Kanal verliert mit zunehmender Entfernung vom Altstadt-Zentrum an großstädtischer Prägung. Die Läden gelten daher durchweg als Geschäfte mittleren Standards mit einem rein örtlichen Funktionsbereich.

Wie die Untersuchung ergab, hat die Warendorfer Straße als Hauptgeschäftsstraße dieses Stadtviertels mit der zunehmenden Besiedlung Schritt gehalten und daher ihrer Funktion als Geschäftsstraße Rechnung getragen. Vor einigen Jahrzehnten, als sich in der Altstadt schon ein sehr bedeutendes Geschäftszentrum gebildet hatte, war sie noch eine unbedeutende und unscheinbare Landstraße, an der nur ein paar Häuser und Kotten lagen. Vor dem 2. Weltkrieg (1939) waren hier erst rd. 60 Geschäfte ansässig. Diese Zahl ist inzwischen mit 132 Geschäften über das Doppelte gestiegen. Neben der Verdichtung der Wohnbevölkerung - dieser Stadtbezirk zählt heute über 36.049 Einwohner - ist diese Ausfallstraße zu einer Verkehrsstraße 1. Ordnung geworden und bietet somit alle Voraussetzungen für die Ansiedlung zahlreicher Geschäfte. Vor allem die Landesbank, die Provinziallebensversicherung, die Feuer-**s**ozietät und die Oberfinanzdirektion, um nur einige größere Institutionen zu nennen, haben in besonderer Weise den Zielverkehr dieser Straße wesentlich erhöht, so daß sich neben einer Vielzahl von Geschäften des täglichen Bedarfes auch zahlreiche Läden der periodischen und seltenen Bedarfsstufe niederlassen konnten und neben einer festen Stammkundschaft aus den vielen einmündenden Wohnstraßen auch eine größere Laufkundschaft zu verzeichnen haben. Viele Auswärtige werden durch die Beeindruckung dieser Straße vom Besuch der Altstadtgeschäftsstraßen abgehalten, zumal man hier gegebenenfalls seinen Wagen schnell und bequem abstellen kann, im Gegensatz zu den überfüllten Parkplätzen in der Altstadt. Ferner ist diese Straße durch Omnibuslinien gut erschlossen.

In den angrenzenden Seitenstraßen der Warendorfer Straße finden sich vornehmlich Geschäfte des täglichen Bedarfes, deren Warenangebot auf die Versorgung der Bewohner in den benachbarten Wohnblocks zugeschnitten ist und denen daher nur rein örtliche Aufgaben zuteil werden. Auch in ihrer äußeren Gestalt unterscheiden

sie sich wesentlich von den Geschäften der Wareндorfer Straße. Die Heisstraße verdient in diesem Zusammenhang mit 16 Geschäften noch hervorgehoben zu werden, wovon nur 1 Café und 1 Fernseh- und Radiogeschäft der periodischen bzw. seltenen Bedarfsstufe angehören. Die Geschäftsansiedlungen für den täglichen Bedarf bestehen vorwiegend aus Lebensmittelgeschäften aller Art, die in einigen Fällen durch eine Ecklage stark in das Blickfeld mehrerer Straßen fallen.

Darüber hinaus sind noch die Ostmarkstraße (20 Geschäfte) als nördliche Parallelstraße zur Wareндorfer Straße und die Gartenstraße (11 Geschäfte) von einiger lokaler geschäftlicher Bedeutung, die aber ebenfalls in der Hauptsache auf die Befriedigung täglicher Bedürfnisse eingerichtet sind. Ferner konzentrieren sich weiter nordwestlich der Ostmarkstraße an dem Platz, in den Niedersachsenring, Piusallee, Goldstraße und Holsteinerstraße einmünden, einige Lebensmittelgeschäfte sowie 1 Apotheke für die Versorgung der in diesem nördlichen Gebiet wohnenden Bevölkerung.

Abschließend sei noch einmal das Ergebnis dieser Untersuchung herausgestellt, wonach die Wareндorfer Straße die dominierende Geschäftsstraße des Stadtbezirkes Mauritz mit z.T. überlokaler Bedeutung ist. Ansonsten sind die übrigen Geschäfte in Streulage über das ganze Wohngebiet Mauritz verteilt. Lediglich in der Ostmarkstraße, Gartenstraße und Heisstraße kommen kleinere Agglomerationen deutlicher zum Vorschein. Den Wohnstraßen nördlich und südlich der Wareндorfer Straße fehlen die natürlichen Voraussetzungen wie räumliche Größe, verkehrsmäßige Erschließung sowie das Fehlen von größeren behördlichen Institutionen, um sich in diesen dichtbesiedelten Vierteln zu Straßen mit geschäftlicher Bedeutung entwickeln zu können. Zum anderen wird im Süden die Möglichkeit bereits durch die Funktion der Wolbecker Straße als Wohnungsgeschäftsstraße begrenzt. Im Norden widersprechen die ruhigen und sehr vornehmen Wohnstraßen in aufgelockerter Bauweise wie Niedersachsenring, Piusallee und Kaiser-Wilhelm-Ring von vornherein dem Charakter einer Geschäftsstraße, zumal das im Westen angrenzende Altstadtzentrum die Ansammlung von Geschäften in größerem Ausmaße ebenso verhindert. Diese aufgezeigten Faktoren mögen u.a. mitbewirkt haben, daß sich in dem einwohnermäßig größeren Mauritz (36.049) weniger Einzelhandelsansiedlungen (269) niederlassen konnten, als in Uppenberg (34.978 Einwohner) mit 300 Geschäften.

Bei der Gesamtanalyse stellte sich heraus, wie den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen ist, daß die Geschäfte des seltenen Bedarfes mit 30 Läden (= 11,1 %) stärker an dem Warenangebot beteiligt sind als in Uppenberg mit 12 Geschäften (= 4 %), was wohl nicht zuletzt an der guten verkehrsmäßigen Erschließung und den vorgefundenen Gegebenheiten (behördliche Institutionen) in der Wareндorfer Straße liegen mag und somit für die Lokalisation des Geschäftslebens gegenüber den Ausfallstraßen Steinfurter- und Grevener Straße eine Vorrangstellung einnimmt.

Obwohl viele Einzelhandelsgeschäfte in Mauritz ihren Standort gefunden haben und 12,4 % der gesamten Geschäfte Münsters darstellen, ergeben sich unter Zugrundelegung der Durchschnittswerte Gesamt-Münsters wie bei Uppenberg und Gievenbeck unterdurchschnittliche Werte je 1.000 Einwohner. Lediglich der ermittelte Wert für Geschäfte des seltenen Bedarfes liegt mit 0,8 je 1.000 Einwohner höher als bei Uppenberg mit 0,3. Im übrigen siehe die in der Tabelle errechneten Werte.

Geschäftsstruktur	Mauritz		Gesamt-Münster		%ualer Anteil d. Bezirkes Mauritz an Gesamt-Münster
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Geschäfte d. tägl. Bed.	195	72,5	1.274	58,6	15,3
Geschäfte d. period. Bed.	44	16,4	569	26,2	7,7
Geschäfte d. selt. Bed.	30	11,1	330	15,2	9
Insgesamt	269	100,0	2.173	100,0	12,4

	Mauritz	Ø Gesamt-Münster
	Einzelhandelsgeschäfte je 1.000 Einwohner	
Geschäfte des täglichen Bedarfes	5,4	7,1
Geschäfte des period. Bedarfes	1,2	3,2
Geschäfte des seltenen Bedarfes	0,8	1,8
	7,4	12,1

Die Gesamtuntersuchung führt letztlich zu dem Ergebnis, daß die in Mauritz angetroffenen Handelsansiedlungen diesem Stadtbezirk, ebenso wie bei Uppenberg und Gievenbeck, kein besonderes wirtschaftliches Gepräge verleihen. Die Bewohner sind insbesondere beim Kauf von periodischen und seltenen Bedarfsgegenständen auf die City-Geschäftsstraßen der Altstadt angewiesen.

dd) Hafen

In dem Münsterschen Stadtbezirk Hafen wurden insgesamt 325 Einzelhandelsgeschäfte festgestellt, die 15% der gesamten in Münster lokalisierten Geschäfte ausmachen. Sie entfallen mit 212 Geschäften auf die tägliche, mit 73 Geschäften auf die periodische und mit 40 Geschäften auf die seltene Bedarfsstufe, wobei die Läden für den täglichen Bedarf mit 65,2 %, gefolgt von denen des periodischen und seltenen Bedarfes mit 22,5% bzw. 12,3 % wie in allen übrigen bereits behandelten Neustadtteilen den Hauptanteil darstellen. Es ist jedoch auffallend, daß die Bedarfsstufenrelationen bei einem Vergleich mit den Stadtbezirken Gievenbeck, Uppenberg und Mauritz wesentlich ausgeglichener sind, wonach auf die größere geschäftliche Eigenständigkeit dieses Viertels zu schließen ist. Inwieweit das zutrifft, sollen nachfolgende Ausführungen ergeben.

In diesem verhältnismäßig schwach besiedelten Stadtgebiet heben sich drei voneinander völlig isolierte Wohngebiete ab, deren Ausdehnung in besonderer Weise vom Verlauf des Dortmund-Ems-Kanals und von seinem Hafengelände sowie der Umgebungsbahn und dem Kasernen-Gelände Loddenheide bestimmt wurde und somit auch die Einzelhandelsniederlassungen in ihre Grenzen verwiesen. Es sind dies die Siedlungsschwerpunkte im Norden des Gebietes als allgemeine Fortsetzung des östlichen Siedlungsgebietes der Stadt Münster, im Nordosten zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Umgebungsbahn mit vielen neuen Wohnblocks sowie im Südosten das Wohngebiet Gremmendorf zwischen Umgebungsbahn und Stadtgrenze.

Die stärkste Geschäftskonzentration mit den meisten Läden zeichnet sich im Norden des Stadtbezirkes östlich des Hauptbahnhofes ab. Hierbei verdienen insbesondere die Wolbecker Straße, der Hansaring und Bremer Platz erwähnt zu werden und erfahren demzufolge bei dieser Untersuchung eine Sonderbehandlung. Weiterhin befindet sich in Gremmendorf am Albersloher Weg/Gremmendorfer Weg eine

stärkere Häufung von Geschäften. Diese genannten Agglomerationen umfassen 209 Geschäfte, also 64,3 % der im Hafen angetroffenen 325 Läden, wobei in diesen Schwerpunkten 70 % (= 51 Läden) der in diesem Stadtbezirk kartierten Geschäfte des periodischen und 82,5 % (= 33 Läden) der Geschäfte des seltenen Bedarfes festgestellt wurden. Der Anteil der Geschäfte des täglichen Bedarfes beträgt mit 125 Niederlassungen hingegen nur 59 % und liegen daher wesentlich zerstreuter über das ganze Gebiet, was für die Lokalisation dieser Art von Geschäften wegen der größeren Konsumorientierung charakteristisch ist.

Bei einer genaueren Untersuchung der Häufung der Standorte stellte sich jedoch heraus, daß die Wolbecker Straße als Ausfallstraße die bedeutendste Geschäftsstraße dieses Stadtbezirkes ist. Sie beherbergt allein 113 Geschäfte, das sind fast 35 % der im Stadtteil Hafen vorgefundenen, wobei hier annähernd 40 % der Läden des periodischen und sogar 45 % der Läden des seltenen Bedarfes ihren Standort gefunden haben. Diese Straße hat bezüglich ihrer äußeren Struktur sowie in der Struktur ihres Warenangebotes ähnliche Merkmale wie die bereits behandelte Warendorfer Straße und enthält fast jegliches denkbare Warensortiment. Durch das ständige Wachstum der benachbarten Wohnstraßen konnte sich diese Straße im Laufe der Zeit zu einer vornehmen Einkaufsstraße entwickeln.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts war noch ein erheblicher Teil der Wolbecker Straße, gleichfalls wie bei der Warendorfer Straße, von Gärten und Feldern eingesäumt. Als nach dem 1. Weltkrieg an der Ecke Wolbecker Straße/Hansaplatz die Städtischen Handelslehranstalten errichtet wurden, erlebte diese Straße einen schnellen geschäftlichen Aufschwung. Während um 1900 lediglich 17 Geschäfte ihren Standort an der Wolbecker Straße in Nähe Servatiiplatz gefunden hatten, hatte sich diese Zahl bis 1939 auf etwa 70 Geschäfte erhöht. Nach der Kriegszerstörung wurde diese Straße noch großzügiger angelegt als zuvor. Die unteren Etagen wurden fast alle zu Ladenlokalen ausgebaut, so daß man hier heute eine ziemlich geschlossene Geschäftsfront erblickt. Viele neuzeitlich ausgestattete Spezialgeschäfte aller Art sind in der Lage, den Ansprüchen selbst verwöhntester Kunden gerecht zu werden. Die meisten Käufer stammen jedoch aus den vielen angrenzenden Wohnstraßen. Die Geschäfte in dem Straßenzug zwischen Servatiiplatz und Hansa-

ring heben sich gegenüber denen zwischen Hansaring und Dortmund-Ems-Kanal durch ihr städtisches Erscheinungsbild wesentlich ab, da die Geschäfte zwischen Schillerstraße und Wolbecker Straße eine weniger anspruchsvolle Käuferschicht mit niedrigerem sozialen Niveau als Kunden haben.

Da der "Gummibahnhof" hinter dem Hauptbahnhof als Parkplatz für den privaten und auch für den auswärtigen Omnibusverkehr freigegeben wurde, ist die Wolbecker Straße auch für auswärtige Kunden attraktiver geworden. Durch diese zusätzliche Anziehung des Verkehrs hat das Geschäftsleben an Bedeutung gewonnen. Ferner wurde durch den Bau des großen Arbeitsamtes der Zielverkehr in dieser Straße erheblich verstärkt. Durch diese genannten Faktoren wurden u.a. die Gründung von neuen Geschäften am Bremer Platz (Gummibahnhof) außerordentlich begünstigt sowie die Existenzgrundlagen der bereits vorhandenen Geschäfte sehr gestärkt. Insgesamt befinden sich am Bremer Platz neben der Wolbecker Straße 10 Geschäfte für den täglichen, 8 für den periodischen und 4 für den seltenen Bedarf, also insgesamt 22 Geschäfte.

Infolge des regen Verkehrs an dieser Stelle haben auch die Geschäfte für den periodischen und seltenen Bedarf gute Absatzchancen.

Wie bereits erwähnt, zeigt auch der Hansaring südlich der Wolbecker Straße eine dichte Agglomeration von Geschäften. Als breite Verkehrs- und Durchfahrtsstraße bietet er ebenfalls günstige Voraussetzungen für die Lokalisation von Geschäften. Etwa 45 Geschäfte sind hier ansässig. Die Geschäfte des täglichen Bedarfes stellen allerdings mit 32 Läden den Hauptanteil dar. In einer wesentlich geringeren Anzahl mit etwa je 7 Geschäften sind die Läden des periodischen und seltenen Bedarfes vertreten. Im ganzen gesehen hat der Hansaring wegen seiner bereits entfernteren Lage vom Hauptzentrum der Altstadt nicht das geschäftliche Niveau der Wolbecker Straße. Der Umfang seines Warenangebotes ist fast ausschließlich auf die Bedürfnisse und Kaufgewohnheiten der Käufer der angrenzenden Wohnblocks ausgerichtet.

Die wesentlich engeren und kleineren Verbindungsstraßen zwischen Hansaring und Wolbecker Straße bieten lediglich in Streulage Standorte für Geschäfte des täglichen Bedarfes, die auf Grund ihrer Lage sowie Aufmachung und Warendarbietung als Geschäfte 2. bis 3. Ordnung gelten, ebenso verhält es sich mit den Geschäftsansiedlungen zwischen Schillerstraße und Wolbecker Straße.

Als weiteres soll eine kurze Behandlung der Geschäftsagglomeration Albersloher Weg/Gremmendorfer Weg des völlig isoliert liegenden Wohngebietes Gremmendorf den Einblick in das Geschäftsleben des behandelten Stadtbezirkes ergänzen. Etwa 34 Geschäfte haben in Gremmendorf einen Standort gefunden. Ihr Versorgungsbereich ist durch die getrennte und abseitige Lage des Wohngebietes genau umrissen. 29 Geschäfte konzentrieren sich auf die Gabelung Albersloher Weg/Gremmendorfer Weg, so daß der ruhige Wohncharakter aller angrenzenden Straßen ohne weitere nennenswerte Geschäftsansiedlungen erhalten bleibt. Unter den aufgeführten Geschäften befinden sich u.a. 7 Geschäfte für den periodischen und 5 für den seltenen Bedarf, wie Textilwarengeschäfte, Haushaltwarengeschäfte, Fahrradgeschäfte, Schmuck- und Uhrwarenläden, 1 Apotheke usw. Eine Posthilfsstelle trägt nicht zuletzt für die Belebung dieses Straßenteiles bei.

Darüber hinaus befindet sich nur noch im Osten Gremmendorfs am Gremmendorfer Weg/Böddingheide Weg in einem großen Neubau eine kleine Ansammlung von Geschäften (1 Schuhwaren-, 1 Foto- und Optikgeschäft, 1 Drogerie und 1 Annahmestelle für chemische Reinigungen).

Wegen der isolierten Lage Gremmendorfs vom Altstadtgeschäftszentrum konnten auch Geschäfte der periodischen und seltenen Bedarfsstufe mittleren Standards gut Fuß fassen.

Ferner zeigt das neue Siedlungsgebiet im Osten des Stadtbezirkes zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Umgebungsbahn, an der Stelle wo der Laerer Landweg in die Wolbecker Straße einmündet, eine kleine Konzentration von Geschäften, die planmäßig als zentrales Einkaufszentrum für die hier neu entstandenen Wohnblocks geschaffen wurde, das neben Geschäften des täglichen Bedarfes auch Läden für den periodischen Bedarf wie Textilwarengeschäfte, 1 Apotheke, 1 Blumengeschäft usw. enthält. Die übrigen Geschäfte dieses ausgedehnten Wohnbereiches sind in Streulage rechts und links der Wolbecker Straße u.a. Peter-Rosegger-Weg, Stehrweg usw. vorgefunden worden.

Die erstellten Übersichten erlauben abschließend einen Einblick in die Gesamtstruktur und die Stellung der Einzelhandelsansiedlungen des Stadtbezirkes Hafen und mögen zum Verständnis und zur Ergänzung der Ausführungen beitragen.

Geschäftsstruktur	H a f e n		Ges.-Münster		qualer Anteil des Bezirkes Hafen an Ges.-Münster
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Gesch. d. tägl. Bedarfes	212	65,2	1.274	58,6	16,6
Gesch. d. period. Bed.	73	22,5	569	26,2	12,8
Gesch. d. selt. Bed.	40	12,3	330	15,2	12,1
Insgesamt	325	100,0	2.173	100,0	15

	H a f e n	Ø Gesamt-Münster
	Einzelhandelsgeschäfte je 1.000 Einwohner	
Geschäfte des täglichen Bedarfes	7,1	7,1
Geschäfte des periodischen Bedarfes	2,4	3,2
Geschäfte des seltenen Bedarfes	1,3	1,8
	10,8	12,1

Wie daraus zu ersehen ist, entfallen mit 10,8 Läden mehr Geschäfte auf je 1.000 Einwohner als bei Gievenbeck, Uppenberg und Mauritz und erreicht damit am nächsten den Vergleichswert von 12,1. Die Geschäfte des täglichen Bedarfes stimmen sogar mit 7,1 mit dem errechneten Vergleichswert Gesamt-Münsters überein. Aber die Werte für die Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes liegen hingegen, obwohl sie bedeutend höher ausfallen als bei den bereits behandelten anderen Neustadtbezirken, unter den angegebenen Durchschnittswerten. Demzufolge reichen die Geschäfte dieser Bedarfsstufen für die Versorgung der Bevölkerung nicht aus. Sie ist daher bei der restlosen Befriedigung derartiger Bedürfnisse auf das Altstadtgeschäftsleben ausgerichtet. Die Handelsansiedlungen, denen im wesentlichen nur rein lokale Bedeutung zukommt, beschränken sich in ihrer Konzentration lediglich auf einige kleine Gebiete und können daher in keiner Weise das wirtschaftliche Geschehen des Stadtbezirkes Hafen prägen.

ee) Geist

Von den Neustadtteilen zeigt der Stadtbezirk Geist mit 565 Einzelhandelsgeschäften, das sind 26% der in Gesamt-Münster aufgezählten Geschäfte, die dichteste Geschäftsagglomeration und rangiert daher gleich hinter dem Altstadt-Geschäftszentrum. Der prozentuale Anteil der Geschäfte der übrigen Neustadtbezirke (mit Ausnahme von Gievenbeck = 2 %) beträgt hingegen lediglich 12 - 15% der 2.173 in Münster vorhandenen Geschäftsniederlassungen. Vergleicht man die in Geist vorgefundenen 565 Läden mit sämtlichen in der Neustadt lokalisierten Geschäfte (= 1.503), so ergibt sich ein Anteil von 37,6 %, der von keinem Neustadtbezirk erreicht wird. Dadurch wird eine gewisse Vorrangstellung dieses Stadtteiles deutlich. Im Vergleich zu allen anderen Neustadtteilen einschließlich der Altstadt ist der Bezirk Geist mit 54.289 Einwohnern (Stand Dez. 1960) am dichtesten besiedelt, was u.a. der Hauptgrund dafür sein mag, weshalb das Geschäftsleben hier besser zur Entfaltung kommen konnte, wenn man berücksichtigt, daß es in seiner Entwicklung im allgemeinen parallel mit der Bevölkerungszunahme verläuft. Über 1/4 der gesamten münsterschen Bevölkerung hat in Geist ihre Wohnung. Nach der Fertigstellung der Aaseestadt zwischen Mecklenbecker Straße und Weseler Straße wird sich dieser Anteil noch erhöhen. Der größte Teil dieses Stadtbezirktes wird daher von Wohnsiedlungen eingenommen, die sich im wesentlichen in immer stärkerem Maße in südwestlicher Richtung ausdehnen. Infolge dieser Tatsache erstrecken sich auch die Geschäftsansiedlungen über einen viel größeren Raum als vergleichsweise in dem östlich angrenzenden Stadtbezirk Hafen, wobei es zu sehr bedeutenden und weniger bedeutenden Geschäftskonzentrationen gekommen ist, die sich allerdings in ihrem Funktionsbereich natürlich oft wesentlich voneinander unterscheiden.

Die H a m m e r S t r a ß e , die als Ausfallstraße ins Ruhrgebiet führt und in nordsüdlicher Richtung den am stärksten besiedelten östlichen Stadtteil von Geist durchquert, bot auf Grund ihrer Lage und ihrer räumlichen Gestalt und ihrer guten verkehrsmäßigen Erschließung durch die städtischen Buslinien die besten Voraussetzungen zur Entwicklung einer bedeutenden Geschäftsstraße. Vor allem in den letzten Nachkriegsjahren konnte sie ihre Stellung durch den starken Bevölkerungszugang (Geist: 1950 =

33.771 Einw., 1955 = 46.873 Einw., 1960 = 54.289 Einw.) festigen bzw. stark ausbauen. Die nachfolgende Übersicht veranschaulicht den geschäftlichen Werdegang der Hammer Straße von 1900 - 1961.

Geschäftsstruktur	1900	1939	1961	%ualer Anteil	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%	am Bezirk Geist
Gesch. d. täglichen Bed.	23	48	98	55,7	26,9
Gesch. d. period. Bed.	9	23	49	27,8	37,7
Gesch. d. seltenen Bed.	3	12	29	16,5	40,8
Insgesamt	35	83	176	100,0	31,2

Während um 1900 in der Hammer Straße nur 35 Geschäfte lokalisiert waren, war ihre Zahl 1939 bereits auf 83 Geschäfte angewachsen. Demgegenüber betrug im Jahre 1961 die Konzentration schon 176 Geschäfte, deren Zahl durch den Wiederaufbau weiterer zerstörter Häuser und Füllung größerer Baulücken des Straßenzuges zwischen Augustastraße und Ludgeriplatz noch ständig im Steigen begriffen ist. Wenn man bedenkt, daß in der Hammer Straße etwa 31,2% der in Geist gezählten Geschäfte vertreten sind, unterstreicht diese Tatsache zur Genüge ihre geschäftliche Bedeutung, wenn man darüber hinaus ferner in Erwägung zieht, daß hier 37,7% (= 49 Geschäfte) der Läden des periodischen und 40,8% (= 29 Geschäfte) der Läden des seltenen Bedarfes ansässig sind.

Besonders in dem nördlichen Teil der Hammer Straße, der in den verkehrsreichen Ludgeriplatz mündet, herrscht ein reger Geschäftsverkehr, da die Geschäfte dieses Straßenabschnittes nicht in unerheblichem Maße von dem Verkehr dieses Platzes, der an die Altstadt grenzt, profitieren. Hier finden sich modern eingerichtete Geschäfte, die denen der Altstadtgeschäftsstraßen dem Range nach nicht viel nachstehen und auf Grund ihrer Lagemerkmale und Ausstattung als solche 1. Ordnung angesehen werden können. Während die oberen Etagen ausschließlich Wohnzwecken dienen, (das ist ein Hauptunterscheidungsmerkmal von den City-Geschäftsstraßen der Altstadt) reiht sich in den Erdgeschossen Geschäft an Geschäft. Außer den Geschäften des täglichen Bedarfes (= 98) sind zahlreiche Geschäfte der periodischen (= 49) und der seltenen Bedarfsstufe (= 29) vertreten, die das Hauptwesensmerkmal einer Geschäftsstraße überhaupt darstellen. Es sind u.a. zu nennen: Textilwaren-,

Schuhwaren-, Kaffeegeschäfte, Reformhäuser, Apotheken, Foto- und Optikfachgeschäfte, Möbelfachgeschäfte, Uhren- und Goldwarenhandlungen, Fahrrad- sowie Fahrzeughandlungen, u.a. VW-Knubel, die hier gute Ausdehnungs- und Ausstellungsmöglichkeiten haben. Kurzum, die Breite des Warenangebotes dieser Straße entspricht in etwa dem der Hauptgeschäftsstraßen der Altstadt. Daraus ist wohl mit Recht zu folgern, daß ein nicht unbedeutender Teil der Einwohner dieses Stadtteiles den Altstadtgeschäften wegen der schnelleren Erreichbarkeit dieser Läden als Käufer verloren geht, soweit es sich um mittelwertige Gegenstände handelt. Darüber hinaus führt ihnen diese verkehrsreiche Ausfallstraße auch auswärtige Kunden zu.

Die B a h n h o f s t r a ß e als Verbindungsstraße zwischen Hauptbahnhof und dem Zentrum der Altstadt ist zu einer weiteren bedeutenden Geschäftsstraße des Neustadtteiles Geist und der Neustadt überhaupt geworden, da sich durch sie der Hauptstrom der ankommenden und abfahrenden Reisenden sowie Tausende von Pendlern ergießt und zugleich der wichtigste Verkehrsknotenpunkt der ganzen Stadt Münster überhaupt darstellt. Somit bietet sie wegen ihrer einzigartigen Lage am östlichen Altstadtrand und als Zugangsweg zu den Hauptgeschäftsstraßen Salzstraße, Prinzipalmarkt und Ludgeristraße sehr günstige Standortbedingungen für eine dichte Agglomeration von Geschäftsansiedlungen. Ihr fallen daher im Gegensatz zur Hammer Straße und allen anderen Ausfallstraßen in erster Linie überlokale Versorgungsfunktionen zu. Die breite Bahnhofstraße mit entsprechend angelegten Fußgängerwegen hinterläßt als reine Geschäftsstraße ohne nennenswerte Wohnbevölkerung (Straßenzug zwischen Hauptbahnhof und Servatiiplatz/Wolbeckerstraße - in den oberen Etagen sind vorwiegend Verwaltungsbüros von Versicherungen aller Art untergebracht) einen nachhaltigen Eindruck und ist natürlich schon auf Grund ihrer zentralen Lage im Stadtzentrum niveaumäßig hoch einzustufen. Während der südliche Teil dieser Straße, der nicht ins Zentrum führt, wegen des geringeren Fußgängerverkehrs eine weniger dichte Folge von Geschäftshäusern aufweist, hat demgegenüber der nördliche Teil - Hauptbahnhof/Servatiiplatz/Wolbecker Straße - nach dem Wiederaufbau in geschäftlicher Hinsicht sehr an Bedeutung zugenommen, was nicht zuletzt durch den markanten Neubau der Bundesbahndirektion, der einen erheblichen Teil der östlichen Straßenseite einnimmt und in den Erdgeschossen sehr modern ausgestattete Geschäfte aller Bedarfsstufen beherbergt, ausgelöst wurde.

Die geschäftliche Entwicklung der Bahnhofstraße vermittelt am besten folgende Zusammenstellung:

Geschäftsstruktur	1900 Anzahl	1939 Anzahl	1961 Anzahl	%
Geschäfte d. tägl. Bedarfes	3	21	26	37,7
Geschäfte d. period. Bed.	1	17	27	39,1
Geschäfte d. selt. Bed.	-	7	16	23,2
Insgesamt	4	45	69	100,0

Danach zeigt sie heute mit 69 Geschäften eine wesentlich dichtere Agglomeration von Geschäften als vor dem letzten Kriege mit 45 Niederlassungen. Der gegenüber früher bei weitem stärkere Pendlerstrom Auswärtiger, der sich täglich über die Bahnhofstraße zur Arbeitsstätte bewegt, hat u.a. die Lokalisation mancher Geschäfte in der Nachkriegszeit in ausschlaggebender Weise gefördert. Es fällt auf, daß die Läden des periodischen Bedarfes mit 27 Niederlassungen noch vor den Geschäften des täglichen Bedarfes (= 26 Läden) dominierend sind. Ebenfalls ist der Anteil der Geschäfte des seltenen Bedarfes mit 16 Einrichtungen recht erheblich, die ihr den Charakter einer bedeutenden Geschäftsstraße verleihen.

Eine ähnliche Position wie die Geschäfte der Bahnhofstraße nehmen die benachbarten Läden am Berliner Platz (gegenüber dem Hauptbahnhof) und der Windthorststraße (Neustadtstraßenzug Bahnhof - Promenade) ein, deren Gründung durch den Verkehr am Bahnhofvorplatz in unmittelbarer Reichweite der Städtischen Bus- und Obus- haltestellen und ihrer Lage an der Hauptfußgängeroute vom Hauptbahnhof durch die Windthorststraße ins Zentrum der Altstadt, begünstigt wurde. Am Berliner Platz haben sich 12 Geschäfte, vorwiegend solche des täglichen Bedarfes niedergelassen.

Die überlokale Bedeutung des östlichen Teiles der Windthorststraße (zur Neustadt gehörig) mit 42 Geschäften bewahrheitet sich in der Lokalisation von je 13 Geschäften des periodischen und seltenen Bedarfes gegenüber nur 16 Geschäften des täglichen Bedarfes, die aber auf Grund des äußeren Erscheinungsbildes dieser Straße und ihrer Aufmachung als solche mittleren Standards hinter denen der Bahnhofstraße rangieren.

Eine weitere Agglomeration hebt sich in der Weseler Straße zwischen Geiststraße und Kanonengraben mit ebenfalls 42 Geschäften ab. Hier treten aber die Geschäfte täglichen Bedarfes mit 30 Niederlassungen im Vergleich zu denen des periodischen und seltenen Bedarfes mit je 6 Läden in den Vordergrund. Diesen Geschäften fällt in erster Linie eine lokale Versorgungsfunktion zu. In der Weseler Straße als Ausfallstraße konnte sich das Geschäftsleben wegen einer erheblich dünneren Bediedlung der angrenzenden Gebiete und des starken Einzugsbereiches der fast parallel verlaufenden benachbarten Hammer Straße nicht mit der gleichen Intensität entwickeln wie in der letztgenannten Ausfallstraße.

Die in Streulage vorgefundenen Geschäfte der Wohnstraßen zwischen den Ausfallstraßen Weseler Straße und Hammer Straße, Scharnhorststraße und Weseler Straße sowie Hammer Straße und Friedrich-Ebert-Straße im Osten haben nur rein lokale Bedeutung für die benachbarten Wohnviertel, wobei die Geschäfte des täglichen Bedarfes (Lebensmittelgeschäfte aller Art) dominierend sind.

Bei dieser Gelegenheit wären die Scharnhorststraße (16 Geschäfte für den täglichen und 4 für den periodischen Bedarf), der Dahleweg (15 Geschäfte für den täglichen, 2 für den periodischen und 1 für den seltenen Bedarf), die Friedrich-Ebert-Straße (16 Geschäfte für den täglichen und 8 für den seltenen Bedarf) und die Augustastraße (13 Geschäfte für den täglichen, 4 für den periodischen und 2 für den seltenen Bedarf) im Osten des Stadtbezirkes erwähnenswert. Die Friedrich-Ebert-Straße zeichnet sich durch 5 Eisenwaren- und Werkzeughandlungen als ausgesprochene Spezialgeschäfte besonders aus.

Abschließend soll noch auf eine kleine Ansammlung von 22 Geschäften des täglichen Bedarfes und 1 des periodischen Bedarfes am Kappenberger Damm im Süden des Bezirkes mit gleichfalls nur örtlicher Bedeutung hingewiesen werden.

In den genannten Straßen mit den wichtigsten Agglomerationen befinden sich 452, also 80 % der in Geist festgestellten Geschäfte: 268 für den täglichen (= 73,6 %), 114 für den periodischen (87,7 %) und 70 Geschäfte (= 98,6 %) für den seltenen Bedarf. Der verbleibende Rest von 113 Läden, vorwiegend solche des täglichen Bedarfes, sind in Streulage über dem ganzen Wohngebiet vorgefunden worden, u.a. in dem abgelegenen Wohngebiet Mecklenbeck

an der Amelsbürener Straße sowie am Dingbänger Weg/Weseler Straße und in dem neuen Wohngebiet zwischen Mecklenbecker Straße/Weseler Straße usw.

Einen abschließenden Gesamtüberblick über die Bedeutung und Struktur des Einzelhandels des Stadtbezirkes Geist bieten die beiden erstellten Übersichten. Bei Untersuchung der Bedarfsstufenstruktur ergeben sich in etwa die gleichen Verhältnisse wie bei dem im Osten angrenzenden Stadtteil Hafen. Ebenso stellt sich die Anzahl der auf je 1000 Einwohner entfallenden Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes auf die gleichen Werte. Lediglich die Geschäfte des täglichen Bedarfes erreichen mit 6,7 nicht den Wert von 7,1 des Stadtbezirkes Hafen, der gleichzeitig den durchschnittlichen Vergleichswert Gesamt-Münsters darstellt.

Geschäftsstruktur	Geist		Ges.-Münst.		%ualer Anteil d. Bezirkes G e i s t an Ges.-Münster
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Gesch. d. tägl. Bedarfes	364	64,4	1.274	58,6	28,6
Gesch. d. period. Bed.	130	23,0	569	26,2	22,8
Gesch. d. selt. Bed.	71	12,6	330	15,2	21,5
Insgesamt	565	100,0	2.173	100,0	26,0

	G e i s t		Ø-Gesamt-Münster	
	Einzelhandelsgeschäft je 1000 Einwohner			
Geschäfte des tägl. Bedarfes	6,7		7,1	
Geschäfte des period. Bedarfes	2,4		3,2	
Geschäfte des seltenen Bedarfes	1,3		1,8	
	10,4		12,1	

Aber im ganzen gesehen ist dem Stadtteil Geist eine entschieden größere geschäftliche Bedeutung beizumessen als dem Bezirk Hafen, was schon allein durch die viel höhere Zahl von 565 Einzelhandelsgeschäften gegenüber 325 Geschäften des Stadtteiles Hafen zum Ausdruck kommt.

Da aber sämtliche auf 1000 Einwohner bezogenen Werte unter den errechneten Durchschnittswerten Gesamt-Münsters liegen wie bei

allen übrigen Neustadtbezirken, reichen insbesondere die Geschäftsniederlassungen des periodischen und seltenen Bedarfes nicht aus, um die Käuferwünsche der 54.000 Einwohner zufriedenzustellen. Obwohl dieser Stadtbezirk im Vergleich zu allen anderen Neustadtteilen am stärksten vom Geschäftsleben geprägt ist, ist eine starke Ausrichtung auf die Citygeschäftsstraßen der Altstadt nicht zu verkennen.

c) Der einkaufsmäßige Einzugsbereich

Eine Stadt hat sehr viele Einzugsbereiche, genau genommen so viele, wie sie Beziehungen zum Umland unterhält. Da Münster zu einer sehr bedeutenden Einkaufsstätte seines engen und weiten Hinterlandes geworden ist, interessiert unter diesem Abschnitt der Arbeit neben der Struktur und räumlichen Ordnung der Einzelhandelsgeschäfte insbesondere der einkaufsmäßige Einzugsbereich, wo Menschen aus den umliegenden Ortschaften in die zentral gelegene Großstadt Münster fahren, um dort Waren der verschiedensten Bedarfsstufen einzukaufen.

Während der verwaltungsmäßige Einzugsbereich Münsters durch seine Kreis- und Regierungsbezirksgrenze genau umrissen ist, bereitet die Bestimmung des einkaufsmäßigen Einzugsbereiches erhebliche Schwierigkeiten. Eine exakte Bestimmung ist wohl kaum möglich, oder man müßte in allen Landkreisen, die als Einzugsbereiche in Frage kämen, an geeignete Personen bzw. Ämter Fragebogen verschicken, in denen die Auskunftspersonen über Einkaufsgewohnheiten der Bewohner ihrer Gemeinden Angaben machten. Wollte man z.B. genau klären, in welchem Maße die Bereitschaft, im Zentrum Einkäufe zu tätigen, abnimmt oder ob die Bewohner kleinerer Orte die nähergelegene Kreisstadt oder die Großstadt bevorzugen, so müßten in jeder Gemeinde schon etliche Käufer der verschiedensten sozialen Schichten befragt werden. Dieses Vorgehen hätte aber den Rahmen der vorliegenden Untersuchung gesprengt und könnte in derartiger Form Gegenstand eines selbständigen Themas sein.

Darüber hinaus gibt es aber die Möglichkeit einer rein theoretischen Ermittlung des Einzugsbereiches in einkaufsmäßiger Hinsicht, dessen Verdienst vor allem Müller-Wille zukommt.¹⁾ Hier-

1) Müller-Wille, W.: Erreichbarkeit und Einkaufsmöglichkeit in: Spieker Heft 8, Zeitschrift für landeskundliche Beiträge und Berichte, 1957

bei werden unter Berücksichtigung der für ein Gebiet in Frage kommenden Einkaufszentralen Einkaufs- bzw. Zielorte und Bedarfs- bzw. Kundenorte unterschieden. Nicht nur die Erreichbarkeit, gemessen an Entfernung, Fahrpreis und Fahrzeit, sondern auch die Bequemlichkeit der An- und Rückfahrt sowie die Aufenthaltsdauer am Zielort für Einkäufe und ferner für andere großstädtische Angebote, insbesondere auf dem Vergnügungssektor, mit anderen Worten die Einkaufsmöglichkeiten sind mit ausschlaggebend für die Entscheidung eines unter mehreren in Frage kommenden Einkaufszentrums, wobei im einfachsten Falle ein Verkehrsmittel, die Eisenbahn als das am meisten benutzte, zugrunde gelegt wird. Da heute oft viele Verkehrsmittel zwischen Kundenziel und Kundenort verkehren und eine beträchtliche Menge von Käufern einen eigenen Wagen besitzt und somit von den öffentlichen Verkehrsmitteln unabhängig ist und darüber hinaus eine Vielzahl von psychologischen Momenten bei der Entscheidung für einen bestimmten Einkaufsort entscheidend sind, die in keiner Weise erfaßt werden können, wurde auch von einer theoretischen Ermittlung des einkaufsmäßigen Einzugsbereiches der Stadt Münster abgesehen, da es sehr zweifelhaft ist, ob die ermittelten Ergebnisse mit den tatsächlichen Gegebenheiten übereinstimmen.

Da auch die letztgenannte Methode aus den dargelegten Gründen nicht gewählt wurde, stützen sich nachfolgende Ausführungen hauptsächlich auf Aussagen zahlreicher münsterscher Geschäftsleute. Vor allem Geschäfte mit einer eigenen Kundenkreditabteilung konnten genauere Auskünfte über die Herkunftsorte der auswärtigen Käufer machen, die im ganzen gesehen ausreichten, um einen etwaigen Einblick in die Struktur und Grenzen des münsterschen Einzugsbereiches zu geben.

Es ist zweckmäßig, bei dieser Untersuchung eine Unterteilung in einen engeren und weiteren Einzugsbereich vorzunehmen. Ihr Unterschied besteht in der verschiedenen großen Intensität, mit der die Bewohner der jeweiligen Gebiete zum Einkauf in die Stadt Münster fahren.

Auf Grund der zentralen Lage Münsters, die bereits an anderer Stelle behandelt wurde¹⁾, hat diese Stadt im Vergleich zu anderen Großstädten ein verhältnismäßig großes Einzugsgebiet dank ihres weiten Umlandes, wenn wir dabei z.B. an die Städte des benachbarten

1) Siehe S. 5

Ruhrgebietes denken, wo oft eine Großstadt in dem Einflußbereich einer noch größeren Stadt liegt.

Im Umkreis von 15 und mehr Kilometern der Stadt Münster finden sich nur kleine Orte, die ausschließlich in der Nachfrage von Waren des periodischen und seltenen Bedarfes nach Münster tendieren. Innerhalb dieses Gebietes gibt es keine größere Stadt, die als Konkurrent auftreten könnte. Es gehört auch verwaltungsmäßig zu Münster, da es sich in etwa mit den Grenzen des Landkreises dieser Stadt deckt. Ferner kommt hinzu, daß aus diesen Orten sehr viele Menschen ihren Arbeitsplatz in Münster haben, somit ist diese Stadt nicht nur ihr Einkaufs- sondern auch Arbeitsort. Die genannten Gründe rechtfertigen es, den Bereich innerhalb der 15 km-Zone (etwa Landkreis Münster) zum engeren Einzugsbereich Münsters zu rechnen, da hier eindeutig das münstersche Großstadtgeschäftszentrum für den Absatz von Gütern des periodischen und seltenen Bedarfes dominiert, ohne daß Kunden, von Ausnahmen abgesehen, an andere Einkaufszentren verloren gehen, was durch Aussagen befragter Geschäftsleute Münsters bekräftigt wurde. Die Eisenbahnfahrtskosten innerhalb der genannten Zone (engerer Einzugsbereich) betragen rd. 2 DM (Rückfahrkarte), die sich bei einer geringeren Entfernung als 15 km vom Einkaufszentrum entsprechend verringern und durchaus auch für häufigere Einkaufsfahrten als tragbar anzusehen sind. Die Fahrpreise der Bahn, der Postomnibusse und der übrigen, teils privaten Omnibusgesellschaften stimmen im großen und ganzen überein, so daß, soweit mehrere Verbindungen nach Münster gegeben sind, nicht die Fahrtskosten, sondern vielmehr die Bequemlichkeit der Erreichbarkeit der Verkehrsmittel für die Wahl entscheidend ist.

Im 40 km-Bereich ist mit zunehmender Entfernung von Münster eine geringere Ausrichtung auf diese Einkaufszentrale festzustellen. Hier macht sich schon ein stärkerer Einfluß der Regionalmärkte, insbesondere die der Klein- und Mittelstädte bemerkbar. In dieses Gebiet fallen der Kreis Lüdinghausen, Beckum, Warendorf, Tecklenburg, Steinfurt, Borken, Ahaus und Coesfeld, mit anderen Worten der größte Teil des Regierungsbezirkes Münster. Zudem kommt es zu Überschneidungen mit Einzugsbereichen anderer Großstädte. Als einzige größere Stadt liegt Hamm in der 40-km-Zone. Neben Gütern des seltenen Bedarfes, die den häufigsten Anlaß zur Fahrt in die Großstadt Münster darstellen, die eine größere Auswahl bietet,

werden von den Bewohnern der genannten Kreise auch gelegentlich Artikel der periodischen Bedarfsstufe, vor allem dann, wenn es sich um sehr hochwertige Gegenstände handelt, nachgefragt. Wegen der weiteren Entfernung und der höheren Fahrtkosten - der Preis für eine Rückfahrkarte bei einer Entfernung von 40 km beläuft sich auf etwa 5 - 6 DM - können nur gelegentlich Einkaufsfahrten nach Münster veranstaltet werden. An solchen Tagen finden dann auch gleich Großeinkäufe statt. Insbesondere die Landbevölkerung, die einen sehr großen Teil der genannten Kreise ausmacht, geht nur von Zeit zu Zeit ihren Einkaufsgewohnheiten nach, dann aber in einer sehr intensiven Form und befriedigt bei dieser Gelegenheit auch noch andere Wünsche und Bedürfnisse und nimmt auch gern weitere Einkaufswege in Kauf, wenn sie in der Großstadt möglichst viele Besorgungen machen kann.

Für die Versorgung mit mittelwertigen Waren des periodischen Bedarfes kommt vielfach die nahegelegene Kreisstadt, die auch schon ein größeres Warenangebot bietet, in Betracht. Zum anderen liegt es nicht zuletzt an der sozialen Struktur der Käuferschicht und ihren Einkommensverhältnissen, ob sie sich die nahegelegene Mittelstadt oder die entferntere Großstadt zum Einkauf ihrer Waren wählt.

Aber auch die Bewohner der mittleren und kleineren Kreisstädte wie Lüdinghausen, Warendorf, Burgsteinfurt, Coesfeld und Bickum, die nicht selten höhere Ansprüche in bezug auf Qualität, Auswahl sowie Einmaligkeit stellen als die Dorfbewohner, bevorzugen nicht selten Münster als Einkaufsstätte.

Im Süden hat der Einzugsbereich Münsters seine engste räumliche Ausdehnung. Das hat seine Ursache in der Nähe des Ruhrgebietes mit einer sehr großen Agglomeration von großen und bedeutenden Einkaufszentralen. Daher kommt es, daß ein wesentlicher Abschnitt des Kreises Lüdinghausen, insbesondere der südliche Teil, nach den bekannten Einkaufsstädten Recklinghausen und Dortmund tendiert, ebenso der Landkreis Borken. Die Stadt Lüdinghausen z.B. liegt in etwa auf der Mitte zwischen Münster und Dortmund. Die Entfernung kann daher für die Wahl des einen oder anderen Einkaufszentrums nicht ausschlaggebend sein, sondern vielmehr der Umstand, daß die Ruhrgebietsstädte wegen einer größeren Konkurrenz und der Überschneidung ihrer Einzugsgebiete z.T. preisgünstiger

anbieten als die Einkaufsstätte Münster, die im Münsterland sozusagen eine Monopolstellung einnimmt. Viele Bewohner des südlichen Münsterlandes nehmen daher diese Gelegenheit wahr und kaufen im Ruhrgebiet, in Recklinghausen, Gelsenkirchen, Essen usw. ein. Die bisherigen Neugründungen und Erweiterung von münsterschen Kaufhäusern werden vielleicht dazu beitragen, daß einer stärkeren Abwanderung von Käufern ins benachbarte Ruhrgebiet rechtzeitig Einhalt geboten werden kann.

Ein erheblicher Teil der Käufer aus dem Kreise Beckum, u.a. auch die Städte Ahlen und Beckum, gehen an den Einzugsbereich Hamm verloren.

Im Nordosten stehen die Gebiete unter starkem Einfluß der Großstadt Osnabrück, vor allem der Kreis Tecklenburg. Der Landkreis Steinfurt im Nordwesten ist wiederum wegen Fehlens einer Großstadt stark auf Münster ausgerichtet, z. T. auch der Kreis Coesfeld, soweit diese Mittelstadt für den Kauf von hochwertigen Gegenständen nicht ausreicht. Besonders aber der östliche Teil des Kreises, der an den Landkreis Münster heranreicht, tendiert stark nach Münster.

Im Umkreis von mehr als 40 km von Münster hat lediglich der Westen mit dem Kreis Ahaus einige Bedeutung für Münster. Die östlichen Gebiete gehören bereits zum Einzugsgebiet Bielefelds.

Abschließend kann die Feststellung getroffen werden, daß der Bereich zwischen der 15 km-Zone und der 40 km-Zone und darüber hinaus wegen seiner schwächeren Bindung an Münster dem weiteren Einzugsgebiet angehört und mit zunehmender Entfernung in das Einflußgebiet der Einkaufsmetropolen Osnabrücks, Bielefelds, Hamms, Dortmunds und Recklinghausens gelangt. Ferner zeichnen sich bereits die Kreisstädte Lüdinghausen, Coesfeld, Burgsteinfurt, Warendorf und Beckum, die sich in diesem Raum befinden, durch einen eigenen kleinen Einzugsbereich für die Versorgung der umliegenden ländlichen Ortschaften mit Gütern des täglichen und z.T. auch des periodischen Bedarfes aus.

Da etwa die Hälfte aller Käufer der Stadt Münster aus den umliegenden Gebieten kommt, soll an dieser Stelle auch noch etwas über die Besonderheiten der münsterschen Außenwerbung ausgesagt werden. Die münsterschen Geschäftsleute wissen aus langer Erfahrung, was

ein wirtschaftlich gesundes Hinterland für ihren Warenabsatz bedeutet und tragen daher zur Sicherung und Ausweitung des Einzugsbereiches ihre Werbung weit ins Land und nehmen auch Einfluß auf die Gestaltung der Fahrpläne.

Hauptwerbemittler sind die Zeitungen. Vor allem die Westfälischen Nachrichten werden für Werbezwecke bevorzugt, da sie die bedeutendste und bekannteste Tageszeitung Münsters und des ganzen Münsterlandes ist, auf eine lange Tradition zurückblickt und sich unter der Bevölkerung ihres Erscheinungsgebietes einen festen Leserkreis geschaffen hat. Die Westfälischen Nachrichten aus dem Verlag Aschendorff Münster haben mit rd. 100.000 Exemplaren die größte Auflage, worin die Lokalausgaben der einzelnen Kreise des Münsterlandes mit ihrem Heimatteil enthalten sind und sich auf das werbewirtschaftlich hochinteressante Gebiet des Münsterlandes verteilen und es in seiner Gesamtheit ziemlich gut erfassen. Eine weitere bedeutende Zeitung, die für Werbezwecke in Frage kommt, ist die Münstersche Zeitung mit rd. 55.000 Exemplaren.

Bei der Werbung nimmt der münstersche Kaufmann in ganz besonderer Weise Rücksicht auf die Mentalität und Geisteshaltung seiner Kunden, was in den vielen plattdeutschen Werbeartikeln besonders deutlich zum Ausdruck gelangt. Auf diese Weise soll insbesondere die ländliche Bevölkerung angesprochen werden. Unter dem Motto: "Münster leuchtet ins Land" steht die vorweihnachtliche Zeit in einem ganz besonderen Zeichen der Werbung des Einzelhandels.

Neben den Einzelhandelsgeschäften, die selbst für ihr Geschäft eine entsprechende Werbung durchführen, betreiben Institutionen wie das Werbe- und Verkehrsamt, der Verkehrsverein und die Vereinigung Münster - Münsterland eine intensive Werbung für die Stadt Münster, die auch indirekt Bedeutung für das Geschäftsleben der Stadt hat. Ihr Aufgabenbereich liegt in der Heranholung, Vorbereitung und Durchführung von Tagungen, Kongressen und sonstigen Veranstaltungen, und sie machen die Besucher auf die Sehenswürdigkeiten der Stadt und ihrer näheren Umgebung aufmerksam. In Werbeschriften weisen sie auch ganz allgemein auf die Tradition der Stadt Münster und ihre fortschrittliche Kultur hin und erwähnen gewissermaßen in einem Unterton, daß Münster auch als Einkaufsstadt einmalig ist.

d) Die Grundstückspreise in den Geschäftsstraßen und ihre Entwicklung

Eine kurze Darstellung über die Grundstückspreise und deren Entwicklung von 1950 - 1961 in den wichtigsten Geschäftsstraßen Münsters und ihre daraus abzuleitende geschäftliche Bedeutung möge die Gesamtdarstellung der Einzelhandelsanalyse noch ein wenig ergänzen.

Die umseitige Tabelle mit den Grundstückswerten der Geschäftsstraßen wurde nach längerer Rücksprache und Auswertung der Unterlagen der Abteilung: Gutachterausschuß der Stadtverwaltung Münster, frühere Preisbehörde, erstellt.

Eine ziemlich genaue Ermittlung der einzelnen Grundstückswerte war sehr problematisch, da in den letzten Jahren nur wenig Grundstücksverkäufe erfolgten, so daß sichere Grundlagen für das Errechnen der Durchschnittspreise je qm Fläche fehlten. Daher stützen sich nachfolgende Angaben neben den wenigen getätigten Grundstücksverkäufen, wobei jeweils die Extremwerte unberücksichtigt blieben, vor allem auf eine genauere Marktbeobachtung des Gutachterausschusses. Die in der Tabelle angegebenen, z.T. fiktiven Werte werden im Einzelfall nicht immer mit den tatsächlich erzielbaren Grundstückspreisen identisch sein, da nicht selten Liebhaberwerte gezahlt werden, die in keiner Weise genau zu erfassen sind.

Die C i t y - G e s c h ä f t s s t r a ß e n zeigen naturgemäß die höchsten Grundstückswerte. Der Prinzipalmarkt liegt jedoch mit einem qm-Preis von 1.500 DM - 2.000 DM noch weit über dem der Salz- und der Ludgeristraße, was nicht zuletzt auf seinen jahrhundertealten Namen und guten Ruf, der weit über die Grenzen Münsters zu einem Begriff geworden ist, zurückzuführen ist.

Die Salz- und Ludgeristraße sind hingegen nicht in all ihren Teilen der Straße von gleichem geschäftlichen Rang, was durch die Grundstückspreise bewahrheitet wird. Der obere Teil der Salzstraße vom Prinzipalmarkt bis Telgter Straße liegt mit einem Wert von 800 DM je qm um 300 DM höher als der untere Teil in Richtung Servatiiplatz. Ebenso stellt sich der obere Teil der Ludgeristraße vom Prinzipalmarkt bis Windthorststraße wertmäßig mit 750 DM je

Die Grundstückspreise in den Geschäftsstraßen
Münsters 1)

Geschäftsstraße	Preis je qm in DM 1950/52	Preis je qm in DM 1960/61	Erhöhung in %
Prinzipalmarkt	900/1.000	1.500/2.000	bis 100
Ludgeristraße:			
(Teil:Prinzipalm./Windth)	400	750	87,5
(Teil:Windthstr./Ludgpl.)	250	400	60,0
Salzstraße:			
(Teil:Prinzip./Telgterstr)	600	800	33,3
(Teil:Telgterstr./Servat.)	400	500	25,0
Rothenburg:			
(Teil:Prinzip./Königsstr)	90	300	233,3
(Teil:Königsstr./Aegidi)	50	200	300,0
Drubbel	400	600	50,0
Roggenmarkt	200	400	100,0
Bogenstraße	80/100	300	200,0
Spiekerhof	50	200/250	bis 400,0
Alter Fischmarkt	35/ 40	150	275,0
Alter Steinweg	30	200	566,6
Telgter Straße	50	300/350	bis 600,0
Königsstraße	50	300	500,0
Verspoel	30	200	566,6
Neubrückenstraße	30	150	400,0
Windhorststraße:	60	250	316,6
Jüdefelder Straße	30	120	300,0
Hammer Straße:			
(Teil:Ludgeripl/Josefstr)	50	120	140,0
(Teil:Josefstr/Augustastr)	30	80	166,6
(Außenbezirke)	15	60	300,0
Wareндorfer Straße:			
(Teil:Mauritz-Tor/Hohenz.-R)	65	150	130,7
(übriger Teil)	20	70	250,0
Weseler Str.(bis Geiststr.)	30	120	300,0
Wolbecker Straße	60	150	150,0
Aegidiistraße	40	120	200,0
Klosterstraße	30	100	233,3
Bahnhofstraße	80	400	400,0

1) Erstellt nach Angaben des Gutachterausschusses der Stadtverwaltung Münster, frühere Preisbehörde.

qm um 350 DM höher als der dem Ludgeriplatz zugewandte Abschnitt. Diese Tatsache kommt u.a. auch durch die dichtere Agglomeration von mittelwertigen Geschäften aller Bedarfsstufen, vornehmlich aber in der großen Zahl der Geschäfte für den täglichen Bedarf, wie bereits an anderer Stelle dargelegt wurde, zum Ausdruck.

Wesentlich niedrigere Werte wurden bei den C i t y - N e b e n - G e s c h ä f t s s t r a ß e n ermittelt. Sie betragen bei der Rothenburg 300 bzw. 200 DM je qm. Das geschäftliche Übergewicht des Teilstückes zwischen Prinzipalmarkt/Ludgeristraße und Königsstraße- infolge seiner Grenzlage zum Prinzipalmarkt hin - gegenüber dem Bereich Königsstraße/Aegidiistraße findet durch die genannten Wertverhältnisse seine beste Bestätigung.

Einen verhältnismaßig hohen Grundstückswert von 600 DM je qm weist der Drubbel auf, der auf Grund seiner Lage im Konzentrationsspunkt Prinzipalmarkt, Alter Fischmarkt und Alter Steinweg an einem größeren Fußgängerstrom teil hat und insofern das geschäftliche Interesse auf sich zieht. Mit zunehmender Entfernung vom Hauptzentrum nehmen die Grundstückswerte des Roggenmarktes, der Bogenstraße und des Spiekerhofes mit 400 DM, 300 DM und 200 - 250 DM je qm stufenweise zusehends ab.

Während die Wertschätzung beim Alten Fischmarkt und Alten Steinweg bei 150 - 200 DM liegt, steigt sie bei der Telgter Straße in unmittelbarer Nähe der belebten Salzstraße und dem verkehrsreichen Mauritz-Tor auf 300 - 350 DM an.

Die geringere Wertschätzung der Neubrückenstraße, Jüdefelder Straße, Kloster Straße und Aegidiistraße mit 100 - 150 DM je qm erklärt sich aus ihrer abseitigen Lage. Als Wohnungsgeschäftsstraßen kommen sie lediglich für die Lokalisation von Geschäften mit überwiegend lokalen Versorgungsfunktionen in Betracht.

Von den Neustadt-Geschäftsstraßen rangiert die Bahnhofstraße wegen ihrer sehr guten verkehrsmäßigen Lage mit 400 DM erheblich vor den Ausfallstraßen Wolbecker Straße, Wareндorfer Straße, Weseler- und Hammer Straße mit 120 - 150 DM je qm.

Den stärksten prozentualen Preisanstieg von 1950 - 1961 haben ohne Zweifel die City-Nebenstraßen mit z. T. 300%- 600 % zu verzeichnen. Auf Grund ihrer noch zentralen Lage im Geschäftszentrum

gewannen sie mit zunehmender Verdichtung der Geschäftsagglomerationen ständig an Bedeutung. Da ihre Grundstückswerte bislang noch relativ sehr niedrig waren (30 - 100 DM je qm), konnten sie prozentual schneller ansteigen als die ohnehin schon sehr hohen Grundstückspreise der Hauptgeschäftsstraßen wie Ludgeristraße, Salzstraße, insbesondere aber die des Prinzipalmarktes, da eine Grenze nach oben auch selbst bei den zahlungskräftigsten Schichten gegeben ist. Beim Prinzipalmarkt betrug der Grundstückswert 1950 bereits bis 1000 DM je qm, so daß eine etwaige Steigung von 100 % von 1950 - 1961 (= 1.000 DM) erheblich größere finanzielle Anforderungen an die Grundstückserwerber stellt, als etwa eine 400 %ige Grundstückspreissteigerung auf dem Spiekerhof von 50 auf 250 DM je qm Fläche.

In den geschäftlich attraktiven Teilen der Ausfallstraßen trat während dieses Zeitraumes eine durchschnittliche Preissteigerung von 130 - 150 % ein. Die Grundstückspreise der Bahnhofstraße sind hingegen von 80 DM auf etwa 400 DM (= 400 %) stark in die Höhe geschwungen. Die äußere Ausgestaltung der Bahnhofstraße durch viele hohe Prachtbauten gegen früher mag ebenso wie die stärkere Verkehrskonzentration in dieser Straße in erheblichem Maße dazu beigetragen haben.

Als Ergebnis der angestellten Untersuchung kann festgehalten werden, daß der Prinzipalmarkt als Mittelpunkt des gesamten münsterschen städtischen Lebens mit seinen mit Abstand höchsten Grundstückswerten, die selbst die Spitzenwerte der Salz- und Ludgeristraße z.T. über 100 % übersteigen, wertbestimmend ist für alle angrenzenden Geschäftsstraßen, deren Grundstückspreise wegen ihrer geringeren geschäftlichen Bedeutung mit steigender Entfernung vom Prinzipalmarkt einen fallenden Verlauf nehmen.

e) Eine Gesamtdarstellung und Schlußbetrachtung des münsterschen Einzelhandels

Umseitig erstellte Zahlenübersicht soll abschließend einen Gesamtüberblick über die Stellung und Struktur des münsterschen Geschäftslebens in seinen Stadtteilen sowie im ganzen vermitteln. Nach den eingehenden Untersuchungen konnte festgestellt werden, daß das Altstadtgeschäftsleben seine Vorkriegsstellung weiterhin behaupten konnte und nichts an Bedeutung eingebüßt hat. Nicht

weniger als fast 31 % der in Gesamt-Münster lokalisierten Geschäfte entfallen auf diesen Stadtteil mit nur 14.316 Einwohnern (= 7,9 % der Gesamtbevölkerung). Die geschäftliche Prägung der Altstadt tritt noch stärker in Erscheinung, wenn man in Erwägung zieht, daß mit 46,4 % und 53 % die Geschäfte des periodischen bzw. seltenen Bedarfes in etwa zur Hälfte in der Altstadt lokalisiert sind. Ferner wird diese Aussage durch die weit überdurchschnittlich hohen Werte der auf 1.000 Einwohner der Altstadt entfallenden Geschäfte des täglichen, periodischen und seltenen Bedarfes bekräftigt. Bei den Geschäften des periodischen Bedarfes entfallen mit 18,4 das 9fache und bei den Geschäften des seltenen Bedarfes mit 12,2 sogar das 12-fache an Geschäften auf je 1000 Einwohner als bei den jeweiligen Neustadtbezirken, die nicht einmal die durchschnittlichen Vergleichswerte Gesamt-Münsters erzielen. Während für je 1000 Altstadtbewohner 46,8 Geschäfte errechnet wurden, kommen auf je 1000 Einwohner der gesamten Neustadt nur 9,1 Geschäfte. (Der vergleichbare Durchschnittswert Gesamt-Münsters beträgt 12,1). Somit sind die Altstadtgeschäftsstraßen nicht nur für die Neustadtbewohner, sondern auch für die Käufer des weiten Münsterlandes von ebenso großer Bedeutung.

Neben der Altstadt hat insbesondere der Neustadtbezirk Geist mit 565 Geschäften (= 26 % der gesamten Geschäfte) einen größeren Anteil am Geschäftsleben Münsters. Aber die Struktur der Geschäfte fällt mit 364 Niederlassungen (= 64,4 %) eindeutig zugunsten der Geschäfte des täglichen Bedarfes mit örtlichem Zuständigkeitsbereich für die 54.298 Einwohner dieses Bezirkes aus. Da die je 1000 Einwohner ermittelten Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes nicht die Vergleichsdurchschnittswerte Gesamt-Münsters erreichen, kann von einer geschäftlichen Eigenständigkeit dieses Stadtteiles nur annähernd gesprochen werden.

In dem Stadtteil Hafen mit nur 29.902 Einwohnern und 325 Geschäften zeigt das Geschäftsleben eine ähnliche Struktur wie in Geist, jedoch tritt es in seiner Gesamtstellung weit dahinter zurück. Noch wesentlich schwächer ist das Geschäftsleben in den Neustadtbezirken Mauritz, Upperberg und vor allen in Gievenbeck entwickelt.

Das Fazit dieser eingehenden Gesamtbetrachtung besteht u.a. in der Feststellung, daß sich zwar in der Neustadt Straßen mit star-

kem Geschäftsverkehr entwickelt haben, (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße, Hammer Straße, Bahnhofstraße), die aber die Altstadtgeschäftsstraßen in ihrer Stellung nicht schwächen konnten. Eine City-Bildung konnte in den Neustadtteilen nicht festgestellt werden. Daß sich in Münster kein größeres eigenständiges Bahnhofsgeschäftsviertel entwickeln konnte, findet wohl seine Hauptbegründung in der allzu nahen Lage des Hauptbahnhofes am Altstadtgeschäftszentrum. Daher besitzt nur die Altstadt nach wie vor ein eigenständiges Geschäftszentrum mit vorwiegend überlokalen Funktionen, wo sich viele bedeutende Geschäftsstraßen auf engsten Raum konzentrieren. Daß sie diese Position auch in der Nachkriegszeit trotz des stetigen Wachstums der Außenbezirke wahren konnte, verdankt sie in besonderer Weise ihrer zentralen Lage sowie ihrer Stellung als Hauptverkehrs- und Verwaltungsmittelpunkt der gesamten Stadt. Sie beherbergt viele bedeutende Institutionen aller Art, u. a. Verwaltungen, Versicherungen, Banken usw. und ist nicht zuletzt durch ihre Funktion als Hauptgeschäftszentrum, das auf eine jahrhundertealte Tradition zurückblicken kann, ein Hauptanziehungspunkt jeglichen Verkehrs.

Die nachfolgende Tabelle, in der auch die Einzelhandelsumsätze anderer Großstädte zusammengestellt und auf je Einwohner umgerechnet wurden, läßt die überregionale Stellung des münsterschen Einzelhandelsgeschäftslebens nicht verkennen. Bei den Gesamtjahresumsätzen liegen lediglich die großen Städte Köln, Düsseldorf und Essen absolut und Pro-Kopf-Umsatz je Einwohner erheblich über Münster. In den Pro-Kopf- und z.T. auch in den absoluten Umsätzen ragt die Leistung Münsters selbst an die Großstädte Duisburg, Dortmund, Oberhausen, Bochum und Recklinghausen heran oder übertrifft sie noch.

Eine weitere Übersicht vermitteln die Einzelhandelsumsätze einiger wichtiger Branchen. Neben den mit Abstand größten Umsatzleistungen in den Lebensmittel- und Genußmittelbranchen aller Art ist der Textilsektor mit über 13 % in größerem Maße an den Millionen-Umsätzen Münsters beteiligt.

Einzelhandelsumsätze einiger bedeutender Städte NRW's ¹⁾
(in 1.000 DM)

Städte	Gesamtjahresumsatz (1959) in 1.000 DM	Umsatzrate je Einwohner in DM
Aachen	293.666	1.749
Bochum	548.981	1.517
Bonn	275.211	1.885
Dortmund	991.937	1.557
Duisburg	616.217	1.228
Düsseldorf	2.643.605	3.820
Essen	2.703.354	3.713
Hamm	142.286	2.092
Köln	3.185.004	4.085
Krefeld	283.909	1.365
Mönchengladbach	194.445	1.279
<u>M ü n s t e r</u>	<u>267.110</u>	<u>1.523</u>
Oberhausen	282.369	1.103
Osnabrück	277.800	2.058
Recklinghausen	168.610	1.297
Wanne-Eickel	97.207	908

1) Erstellt nach Angaben in: Beiträge zur Statistik des Landes NRW, herausgegeben vom Statistischen Landesamt NRW, Heft 130, Düsseldorf 1961, S. 214 ff.

Münstersche Einzelhandelsumsätze einiger wichtiger Branchen¹⁾
(1959)

Branche	Jahresumsätze in 1.000 DM	%
1. Einzelhandel mit Nahrungs- und Genußmitteln	62.368	23,3
2. Einzelhandel mit Kartoffeln, Obst, Gemüse, Südfrüchte	7.026	2,6
3. Einzelhandel mit Milch u. Milcherzeugnissen	10.344	3,9
4. Einzelhandel mit Wein, Spi- rituosen u. alkoholfreien Getränken	915	0,3
5. Tabakwaren	10.443	3,9
6. Textilwaren aller Art	19.625	7,4
7. Schnittwaren	2.163	0,8
8. Handarbeit und Kurzwaren	2.433	0,9
9. Oberbekleidung	14.577	5,5
10. Einzelhandel mit Schuh- waren	11.807	4,4
11. Übriges	125.409	17,0
	267.110	100,0

¹⁾ Erstellt nach Angaben in: Beiträge zur Statistik des Landes
NRW, herausgegeben vom Statistischen Landesamt NRW, Heft 130,
Düsseldorf 1961, S. 214 ff.

2. die Märkte

a) Der Wochenmarkt

Die Wochenmärkte der Stadt Münster werden mittwochs und samstags morgens auf 3 verschiedenen Plätzen abgehalten, die von Tausenden von Hausfrauen besucht werden, obwohl sie oft einen erheblich weiteren Weg zurückzulegen haben als sonst zum Einkauf ihrer täglichen Bedarfsgüter. Die Gewohnheit, möglichst in der Nähe der Wohnung einzukaufen, wird unterbrochen auf Kosten von Zeit und Bequemlichkeit. Das Hauptmotiv ist darin zu erblicken, daß der Käufer einen Marktüberblick erhalten möchte, um dadurch beim Einkauf eventuell Ersparnisse zu erzielen. Darüber hinaus wird im allgemeinen die Marktware wegen ihrer Frische gegenüber der Ladenware bevorzugt. Die Märkte üben wohl kaum einen negativen Einfluß auf die umliegende Geschäftswelt aus. Durch die Anziehung einer großen Käuferschicht wirken sie eher befruchtend auf den Geschäftsverkehr der nahen Läden, da gelegentlich eines Aufenthaltes im Zentrum der Stadt auch noch andere Einkäufe in den Geschäftsstraßen erledigt werden.

Der Wochenmarktbesuch in Münster hat im Jahre 1961 mit der Einführung des freien Samstages auch für Beamte und Angestellte der Stadt besonders an Samstagen sehr stark zugenommen. Es ist zu beobachten, daß nun häufig die ganze Familie an dem Wochenmarktbesuch teilnimmt.

Der größte und bedeutendste Wochenmarkt wird auf dem etwa 6.000 m² großen Domplatz abgehalten, der durchschnittlich von 360 Verkäufern, die sich aus Händlern und Selbsterzeugern zusammensetzen, beschickt wird. Die Intensität und Art der einzelnen Warenangebote gestalten sich wie folgt:

Marktteilnehmer auf dem Domplatz¹⁾

Angebotene Warenart	Zahl der Marktstände	Anteil in %
Fleisch- und Wurstwaren	28	7,8
Fisch- und Fischwaren	2	0,6
Brot- und Backwaren	9	2,5
Butter, Margarine, Käse	20	5,5
Gemüse, Obst, Südfrüchte, Kartoffeln	165	45,8

1) Erstellt nach Auszählungen beim Städtischen Ordnungsamt der Stadt Münster

Blumen	25	6,9
Blumen und Gemüse	22	6,1
Wild und Geflügel	2	0,6
Eier und Geflügel (Selbsterzeuger)	80	22,2
Lebendes Geflügel	2	0,6
Sonstiges	5	1,4
insgesamt	360	100,0

Etwa 200 - 250 m² Verkaufsfläche des Domhofmarktplatzes beanspruchen die Obst- und Gemüsegroßhändler für den Verkauf ihrer Waren bereits vor Marktbeginn an Ort und Stelle an die Wiederverkäufer.

Von der zentralen Lage des Domhofmarktes profitieren auch alle übrigen Geschäfte des Hauptgeschäftszentrums. Dieser günstig gelegene Marktplatz im Mittelpunkt der Stadt kann aus allen umliegenden Stadtgebieten verkehrsmäßig gut erreicht werden, da sich sehr viele Autobuslinien auf das Altstadtzentrum konzentrieren.

Ein weiterer bedeutender Marktplatz mit einer Fläche von 2.400 m² ist für die Bevölkerung des dichtbesiedelten Südviertels der Marktplatz an der Ecke Geiststraße und Sentmaringer Weg mit durchschnittlich 85 Verkaufsständen, die sich auf folgendes Warensortiment verteilen:

Marktteilnehmer auf dem Platz Geiststraße/Sentmaringer Weg ¹⁾

Angebotene Warenart	Zahl der Stände	Anteil in %
Fleisch- und Wurstwaren	16	18,8
Brot- und Backwaren	2	2,4
Butter, Margarine, Käse	6	7,1
Obst, Gemüse, Kartoffeln	30	35,3
Blumen	6	7,1
Blumen und Gemüse	5	5,8
Eier und Geflügel	20	23,5
insgesamt	85	100,0

1) Erstellt nach Auszählungen beim Städtischen Ordnungsamt der Stadt Münster

Auf dem genannten Platz Geiststraße/Sentmaringer Weg findet erst seit 1950 Wochenmarkt statt. Das Bedürfnis dazu entsprang aus dem starken bevölkerungsmäßigen Wachstum des Geistviertels in den letzten Jahren. Vor dem Kriege wurde lediglich am Ludgeriplatz ein Wochenmarkt in kleinerem Umfange als Ergänzung zum Hauptmarkt abgehalten. Der Hubertiplatz im Osten des Stadtgebietes zwischen Wolbecker-Straße und Schillerstraße sowie Hansaring und Dortmund-Ems-Kanal hat mit rd. 10 Obst-, Gemüse- und Blumenständen nur eine untergeordnete Bedeutung, da der überwiegende Teil der Bevölkerung dieses Stadtviertels den Wochenmarkt auf dem Domplatz aufsucht. Ferner stellt sich als Nachteil heraus, daß auf diesem nichtbefestigten Platz keine Fleisch- und Wurstwaren, Lebensmittel, Backwaren usw. angeboten werden dürfen.

Nachfolgende Tabelle zeigt ein Gesamtbild der Angebotsstruktur aller 3 Wochenmärkte Münsters.

Gesamtes Warenangebot der 3 münsterschen Märkte

Angebotene Warenart	Zahl der Marktstände	Anteil in %
Fleisch- und Wurstwaren	44	9,7
Fisch- und Fischwaren	2	0,4
Brot- und Backwaren	11	2,4
Butter, Margarine, Käse	26	5,7
Gemüse, Obst, Südfrüchte, Kartoffeln	202	44,4
Blumen	34	7,5
Blumen und Gemüse	27	5,9
Wild und Geflügel	2	0,4
Eier und Geflügel (Selbsterzeuger)	100	22,0
Lebendes Geflügel	2	0,4
Sonstiges	5	1,2
insgesamt	455	100,0

Hieraus geht hervor, daß insgesamt durchschnittlich 455 Händler aus zahlreichen Orten auf den münsterschen Wochenmärkten vertreten sind, wodurch die Bedeutung Münsters als zentraler Markttort deutlich zutage tritt.

Die Gemüse-, Obst- und Südfrüchteanbieter sind mit über 200 Ständen (fast 45 % der Gesamtstände) weitaus am stärksten am Markt-

geschehen beteiligt. Mit 100 Ständen (22 %) bestimmen weiterhin die Eier- und Geflügelhändler die Angebotsstruktur der Wochenmärkte. In größerem Abstand folgen dann die Fleisch- und Wurstwaren, Blumen-, Butter- und Käseverkäufer mit durchschnittlich 6 - 9 % des Gesamtangebotes.

Nach Feststellungen beim Ordnungsamt der Stadt Münster kommen ungefähr aus 80 verschiedenen Ortschaften des nahen und fernen Münsterlandes Marktbesucher nach Münster, wobei die ländlichen Orte Roxel, Altenberge, Wolbeck, Nienberge, Ladbergen und Bösenzell 10 und mehr Lieferanten zum münsterschen Wochenmarkt entsenden. Darüber hinaus beliefern auch etliche Verkäufer vom Niederrhein, u. a. aus Kleve, den münsterschen Markt. Viele auswärtige Marktbesucher sind sogar z. T. auf den münsterschen Markt angewiesen, da ihr Absatz auf dem heimischen Markt als Lebensgrundlage oft nicht ausreicht. Mehr als 30 % der auswärtigen Marktbesucher fühlen sich schon über 15 Jahre mit den Wochenmärkten in der Stadt Münster verbunden.

Rund 25 %, also über 100 Marktbelieferer sind in Münster ansässig. Der überwiegende Teil der auswärtigen Lieferanten kommt aus den Kreisen Münster, Warendorf, Steinfurt, Lüdinghausen, Tecklenburg und Beckum. Die Händler des südlichen Münsterlandes bevorzugen schon z. T. die Ruhrgebietsmärkte, wo wegen der größeren Nachfrage oft höhere Preise erzielt werden.

Über die Hälfte der in Münster wohnenden Marktanbieter sind Blumen-, Gemüse- und Obsthändler aus den nahen Stadtrandgebieten. Ferner kommen viele Anbieter dieser Warengattung aus den umliegenden Dörfern Sprakel, Nienberge, Altenberge, Wolbeck und Roxel.

Die rd. 100 Eier- und Geflügelhändler entfallen hauptsächlich auf die Orte Lengerich, Kattenvenne, Ladbergen, Lienen, Telgte, Altenberge, Westbevern und Ostbevern, also die Gebiete mit reicher Geflügelhaltung.

Füher war der münstersche Wochenmarkt in noch stärkerem Maße mit Bauern besetzt als heute. Sie gehen hauptsächlich aus Zeitgründen dazu über, die Erzeugnisse des Hofes wie Eier, Geflügel, Obst usw. an einen Händler ab Hof zu verkaufen.

Die Hauptherkunftsorte der Fleischwarenverkäufer sind Albachten, Münster, Roxel, Rinkerode, Everswinkel und Sendenhorst.

Die zentrale Funktion der münsterschen Wochenmärkte wird weiterhin durch 7 holländische Händler aus Wyler, Hengelo, Enschede und Zutphen deutlich unterstrichen, wovon 4 Käse und je 1 Fische, Butter und Honig anbietet.

b) Jahrmarkt (Send)

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt wurde¹⁾, hat Münsters Send seinen Ursprung in den von der Kirche festgelegten Versammlungstagen des Mittelalters (Synoden = Send), wo die Hohe Geistlichkeit in der Bischofsstadt Münster zur Regelung kirchlicher Angelegenheiten zusammentraf. Diese Tage waren gleichzeitig gute Markttag, an den Händler in die Stadt kamen und ihre Waren feilboten.

Diese uralte Tradition lebt heute noch fort im März durch den Frühjahrssend, im Juni durch den Peter- und Paul-Send und im Oktober durch den Herbstsend. Um das Jahr 1916 wurde der Jahrmarkt bereits vom Domplatz auf den größeren Hindenburgplatz verlegt, wo er auch jetzt noch im westlichen Altstadtteil jeweils von donnerstags bis montags abgehalten wird.

Der Frühjahrssend 1961 wurde von rd. 236 Händlern und Schaustellern beschickt. Darunter waren:

Sendbeschicker²⁾

Art der Geschäfte	Anzahl der Stände	Anteil in %
Fahr- und Belustigungsgeschäfte	20	8,5
Schaugeschäfte	3	1,3
Verlosungen	18	7,6
Schießhallen	11	4,6
Imbißbuden	15	6,4
Verkaufsstände (Süßwaren, Textilien, Spielwaren, Bilder, Tabakwaren)	125	53,0
Ausschank	4	1,7
Porzellan	10	4,2
Neuheiten	30	12,7
insgesamt	236	100,0

1) Siehe S.19

2) Erstellt nach Angaben des Städtischen Ordnungsamtes Münster

Etwa 30 % der Marktbesucher kamen aus Münster. Bei den auswärtigen Anbietern handelt es sich vorwiegend um Händler, die sich nur auf Märkten aufhalten.

Die Verkaufsstände für Süßwaren, Spielwaren, Textilien, Ölgemälde, Obst und Tabakwaren, die mit 125 Ständen gleich 53 % des gesamten Angebotes ausmachen, finden an den Sendtagen ihren Standort auf dem Promenadenring als Verlängerung des Hindenburgplatzes.

Auch die Geschäftsleute der Altstadt erhalten an den Sendtagen einen großen Zulauf; denn Tausende aus dem ganzen Münsterland strömen zu dieser Zeit in die Stadt. Besonders der Oktobersend ist sehr gut besucht, was auf den starken Anteil der Landbevölkerung zurückzuführen ist. Sie hat zu diesem Zeitpunkt die meiste Landarbeit erledigt und nimmt die Gelegenheit wahr, besonders an dem verkaufsoffenen Oktobersendsonntag (die Geschäfte der Altstadt sind während der Zeit von 14 - 18 Uhr geöffnet) zur Übergangszeit Herbst/Winter Großeinkäufe u.a. in warmer Winterkleidung zu tätigen. Sonntags befördern eigens Sonderbusse und verstärkte Züge der Bundesbahn die Bevölkerung aus dem weiten Münsterland zum Send nach Münster, die sich am Sonntag des Oktobersendes insgesamt auf etwa 20 - 25.000 Auswärtige beläuft.

Es ist auch zu berücksichtigen, daß der Hindenburgplatz, der den Sendveranstaltungen dient, für das Geschäftsleben des Hauptzentrums eine gute Lage hat. Während der Hauptbahnhof im Osten der Altstadt zu suchen ist, liegt der Hindenburgplatz in entgegengesetzter Richtung, also im Westen der Altstadt. Alle auswärtigen Sendbesucher, die am Bahnhof ankommen, müssen, soweit sie zu Fuß gehen, durch die Geschäftsstraßen der Altstadt, um zum Sendplatz zu gelangen. Bei ihrem Gang durch die Altstadt werden sie durch eine ansprechende Schaufensterwerbung auf das reichhaltige Angebot der Geschäftsstraßen einer Großstadt aufmerksam gemacht. Selbst Besucher, die eigentlich nur des Sendes wegen nach Münster gekommen sind, werden es nicht versäumen, die Geschäfte der Altstadt aufzusuchen, zumal der Oktobersendsonntag fast ausschließlich den auswärtigen Käufern der ländlichen Gegenden Münsters vorbehalten ist.

Vom Hauptbahnhof aus, wo die meisten auswärtigen Sendbesucher ankommen, bilden sich mehrere bedeutende Fußgängerrouen. Eine

wichtige Route führt durch die Bahnhofstraße, Salzstraße zum Prinzipalmarkt, wo eine Teilung der Route stattfindet. Während einige Besucher den Weg über den Drubbel, Roggenmarkt, Bogenstraße, Spiekerhof, Rosenstraße, Überwasserstraße zum Hindenburgplatz gehen, bevorzugen andere den Weg über den Domplatz, Spiegelturm, Frauenstraße. Eine andere wichtige Route nimmt vom Bahnhof aus ihren Verlauf durch die Windthorststraße, Ludgeristraße, Prinzipalmarkt, Domplatz bzw. Ludgeristraße, Rothenburg, Johannisstraße weiter zum Sendplatz. Dieses Gewebe von Fußgängerwegen führt an den Sendtagen allen Geschäftsstraßen der Altstadt, den bedeutenden und weniger bedeutenden, einen reichen Käuferstrom zu.

3. Der Großhandel

Der Großhandel nimmt in dem Wirtschaftsleben Münsters, wie aus den nachfolgenden Darstellungen im einzelnen hervorgeht, eine hervorragende Stellung ein. Er konnte sich wegen der zentralen und verkehrsmäßig guten Lage dieser Stadt innerhalb eines größeren landwirtschaftlich strukturierten Raumes unter einem noch günstigeren Vorzeichen als der Einzelhandel entwickeln, der im Gegensatz zum Großhandel einen viel engeren Einzugsbereich besitzt. Dem münsterschen Großhandel, der bereits während der Hansezeit seine ersten Wurzeln schlug und somit auf eine sehr alte Tradition zurückblicken kann, fallen in sehr starkem Maße überlokale Funktionen zu, da er auch die Einzelhandelsgeschäfte des weiten Münsterlandes, wo es in den vielen Kleinstädten und größeren ländlichen Siedlungen zu keiner bedeutenden Großhandelskonzentration kommen konnte, mit Waren zu beliefern hat.

Etwa 609 Großhandelsbetriebe wurden im August 1961 beim Ordnungsamt der Stadt Münster, wo sie karteimäßig erfaßt sind, ausgezählt. Sie verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Stadtteile:

Der Großhandel in Münster

Ortsteil	Anzahl	%
Geist	198	32,5
Uppenberg	106	17,4
Hafen	103	16,9
Mauritz	96	15,8
Altstadt	85	14,0
Gievenbeck	21	3,4
Gesamt-Münster	609	100,0

Im großen und ganzen liegen die Großhandelsniederlassungen ziemlich gleichmäßig über das ganze Siedlungsgebiet zerstreut. Gleichfalls konnte im allgemeinen eine größere Häufung bestimmter Branchen nicht festgestellt werden. Da diese zentralen Handelseinrichtungen für die Gebiete außerhalb Münsters von ebenso großer Bedeutung sind, kam es weiter nicht zu konsumenten- bzw. handwerks- und produzentenorientierten Standorten innerhalb des Stadtgebietes.

In dem dichtbesiedelten Stadtgebiet Geist konnten jedoch mit 198 Niederlassungen (= 32,5 %) die meisten Großhandelsbetriebe festgestellt werden. Erst in größerem Abstand folgen Uppenberg und Hafen mit 106 und 103 Betrieben, die gleich 17,4 % bzw. 16,9 % der gesamten 609 ausgezählten Handelsniederlassungen darstellen. Etwas geringer ist der Anteil von Mauritz (96 Betriebe = 15,8 %) und der Altstadt (85 Betriebe = 14 %). Mit nur 21 Niederlassungen (= 3,4 %) tritt der dünnbesiedelte Stadtteil Gievenbeck nur schwach hervor.

Bevorzugter Standort sind die breiten und verkehrsmäßig gut zu erreichenden Ausfallstraßen, die auch den meisten Raum für Lagerräume und gegebenenfalls für einen größeren Fuhrpark bieten. Daher weisen die Ausfallstraßen Steinfurter Straße, Grevener Straße, Warendorfer Straße, Wolbecker Straße, Hammer Straße und Weseler Straße insgesamt 102 Großhandelsgeschäfte auf, also 16,7 % der auf Gesamt-Münster entfallenden 609 Niederlassungen. Dieser Umstand hat wohl u.a. dazu beigetragen, daß die Stadtteile Geist, Uppenberg und Hafen mit den genannten Ausfallstraßen und der in ihrem Ausstrahlungsbereich liegenden Nebenstraßen am stärksten vom Großhandelsgeschäftsleben geprägt werden.

Außer der Hammer- und Weseler Straße zeichnet sich im Ortsteil Geist vor allem die Friedrich-Ebert-Straße durch eine dichte Agglomeration von 15 Großhandelsbetrieben aus. Es treten hierbei vorwiegend viel Raum beanspruchende Eisen- und Metallwaren- sowie Kohlen- und Ölgroßhandlungen in das Blickfeld der Straße. Ebenfalls konzentrieren sich im Stadtteil Hafen auf das geräumige Hafengebiet u. a. größere Großhandelsbetriebe dieser Art sowie Holzgroßhandlungen, die z. T. auf das Hafenwasser angewiesen sind und große Lagerplätze erfordern.

Bei den in der Altstadt ansässigen Großhandelsbetrieben handelt es sich in erster Linie um Lebensmittel- und Genußmittel- sowie Textilwaren- und feinmechanische Großhandelsgeschäfte usw., die geringere Anforderungen an die Größe der Lagerräume und des Fuhrparks stellen.

Eine genauere Branchenanalyse führte zu dem Ergebnis, daß die Lebens-, Genußmittel- und Spirituosenhandlungen innerhalb der weiten branchenmäßigen Streuung der münsterschen Großhandlungen mit 156 Ansiedlungen gleich 25,6 % der gesamten Großhandelsgeschäfte darstellen, die sich gleichmäßig über die Siedlungsschwerpunkte verteilen. Mit 138 Geschäften (= 22,7 %) sind die Eisen- und Metallwarengroßhandlungen sowie die Großhandelsgeschäfte mit technischen und elektrotechnischen Geräten vertreten. An 3. Stelle rangieren die Textil- und Lederwarengeschäfte mit 74 Geschäften (= 12,2 %). Ferner bestimmen noch die Großhandelsansiedlungen für Baustoffe, Holz und Glas mit 44 Geschäften (= 7,2 %) in stärkerem Umfange die Branchenstruktur.

Der Großhandel in M ü n s t e r

B r a n c h e	Anzahl der Betriebe	Anteil in %
1. Arzneimittel und mediz. Geräte	8	1,3
2. Baustoffe, Holz, Glas	44	7,2
3. Eisen- u. Metallwaren, technische u. elektrotechn. Geräte	138	22,7
4. Getreide, Futter- und Düngemittel	12	2,0
5. Haushaltswaren	20	3,3
6. Kohlen, Heizöle, Fette, Benzin	26	4,3
7. Lebensmittel u. Genußmittel, Spirituosen	156	25,6
8. Möbel	13	2,1
9. Papierwaren und Bürobedarf	26	4,2
10. Textil- und Lederwaren	74	12,2
11. Uhren, Schmuck- und Silberw.	9	1,5
12. Sonstiges	83	13,6
Insgesamt	609	100,0

Was die Größe der Betriebe anbelangt, sind kleine bis mittelgroße Niederlassungen dominierend. Etwa 118 Großhandelsgeschäfte (= 19,4 %) betreiben gleichzeitig einen Einzelhandel.

Etwas Neues für das Geschäftsleben Münsters stellt die Selbstbedienungseinrichtung für Einzelhändler der Firma Terfloth & Snoek (Ratio Münster) am Albersloher Weg dar. Dieses Selbstbedienungslager mit einer Größe von 5.000 m² wurde nach den guten Erfahrungen der bereits seit 4 Jahren in Bochum bestehenden gleichartigen Einrichtung dieser Firma, wo täglich etwa 3.500 Selbstabholer bedient werden, eingerichtet und konnte Ende 1961 eröffnet werden. Der Selbstbedienungseinrichtung, die ein Sortiment von 11.000 Artikeln der verschiedensten Warenbranchen enthält, liegt u. a. auch der wirtschaftliche Gedanke zugrunde, dem selbstbedienenden Einzelhändler bei Barzahlung und unter Wegfall von erheblichen Nebenkosten der Großhandelsfirma (wie Transportkosten, Kosten des Fuhrparkes, geringere Zahl der Hilfskräfte usw.) die Möglichkeit zu gewähren, wesentlich billiger einzukaufen, um mit den Großfilialbetrieben konkurrenzfähig bleiben zu können, ohne ein beitragspflichtiges Mitglied zu sein. Verlangt wird vom Kunden lediglich eine Bescheinigung des Gewerbeamtes und die letzte steuerliche Veranlagung des Finanzamtes, wonach von der Firma eine Einkaufsgenehmigung ausgestellt wird. Darüber hinaus besteht nach wie vor der übliche Großhandelsbetrieb der Firma Terfloth & Snoek, der die Bestellungen des Kunden mit betriebs-eigenen Wagen ausführt. Die 270 Beschäftigten in beiden Betriebseinrichtungen nebst der Ratio-Zentralverwaltung, der noch eine Zentralimportgesellschaft und eine Ratio-Erdöl GmbH angehören, lassen zur Genüge auf die gute Stellung dieses Unternehmens in Münster schließen.

Die große wirtschaftliche Bedeutung der münsterschen Großhandels-einrichtungen kommt erst richtig zum Ausdruck, wenn man bedenkt, daß der Großhandel zu etwa 50 % an der Gesamt-Umsatzleistung aller Wirtschaftszweige Münsters beteiligt ist. Von Jahr zu Jahr konnte seine Leistung gesteigert werden.

Im Jahre 1955 lag der Umsatz erst bei 698.281 Mill. DM (= 45,5 %), wohingegen er sich 1958 mit 994.699 Mill. DM auf 48,9 % des Gesamtumsatzes belief. 1959 hatte der Großhandelsumsatz mit 1.150.503 Mrd. DM bereits die Milliarden-Grenze überschritten und stellte sich damit über das 4-fache des gesamten Einzelhandels-

umsatzes von 267.110 Mill. DM. Während von 1954 bis 1959 die Umsatzleistung des Einzelhandels um 76.603 Mill. DM (= 40,2 %) gesteigert werden konnte, beträgt hingegen beim Großhandel die Mehrleistung gegenüber 1954 gleich 514.740 Mill. DM (= 81 %). Somit war die prozentuale Wachstumsrate des Großhandels doppelt so groß wie beim Einzelhandel, was auch ein Vergleich des jährlichen Wachstums von 1958 auf 1959 mit 15,7 % bzw. 7,3 % ausdrückt. Konfrontiert man die jährlichen Umsatzraten je Einwohner des Groß- und Einzelhandels, so ergibt sich beim Großhandel mit 6.574 DM ein 4,3 mal so hoher Betrag wie beim Einzelhandel mit 1.523 DM (im Jahre 1959).

Ferner finden die gemachten Darstellungen bezüglich der überregionalen Stellung Münsters als Großhandelsplatz ihre Bestätigung durch einen Vergleich der umseitig erstellten Großhandelsumsätze einiger sehr bedeutender Großstädte Nordrhein-Westfalens. Lediglich Großstädte wie Köln, Düsseldorf, Duisburg und Bochum mit mehreren Hunderttausend Einwohnern liegen als noch bedeutendere Handelsplätze - die drei erstgenannten verdanken ihre hervorragende Stellung in besonderer Weise ihrer Lage an der natürlichen Wasserstraße des Rheines - absolut und in der Pro-Kopf-Rate je Einwohner erheblich über Münster. Alle anderen Vergleichsstädte, selbst Städte wie Dortmund, Gelsenkirchen, Krefeld, Mönchengladbach, Oberhausen, Solingen, Bielefeld und Wuppertal, zeigen wesentlich geringere Umsatzraten je Einwohner als Münster mit 6.574 DM und erreichen in vielen Fällen nicht einmal die Hälfte dieses Anteils. Die genannten Vergleichsstädte, die zum Teil eine erheblich höhere Einwohnerzahl als Münster aufweisen, stehen mit Ausnahme von Dortmund (1.822.763 Mrd. DM i. J. 1959) und Wuppertal (1.471.262 Mrd. DM i. J. 1959), auch in ihren Gesamtjahres-Umsätzen beträchtlich hinter den Leistungen des münsterischen Großhandels (1.150.503 Mrd. DM i. J. 1959) zurück.

Großhandelsumsätze einiger bedeutender Städte¹⁾ NRW's

(in 1.000 DM)

Städte	Gesamtjahresumsatz (1959) in 1.000 DM	Umsatzrate je Einwohner in DM
Aachen	852.014	5.072
Bielefeld	703.492	4.020
Bochum	3.389.118	9.362
Bonn	464.532	3.182
Dortmund	1.822.763	2.861
Duisburg	3.941.411	7.851
Düsseldorf	8.143.321	11.768
Gelsenkirchen	1.003.651	2.592
Herne	99.730	867
Hamm	266.529	3.920
Köln	6.034.199	7.736
Krefeld	622.855	2.994
Mönchengladbach	296.990	1.954
<u>M ü n s t e r</u>	<u>1.150.503</u>	<u>6.574</u>
Oberhausen	257.183	1.001
Recklinghausen	172.997	1.331
Solingen	381.580	2.258
Wuppertal	1.471.262	3.511

1) Erstellt nach Angaben in: Beiträge zur Statistik des Landes
NRW, Düsseldorf 1961, Heft 130, S. 214 ff.

II. Die städtischen Energieversorgungsbetriebe

Die Energieversorgung der Stadt Münster geschieht einmal zum Teil durch die Eigenstromerzeugung auf Grund eines Vertrages mit der VEW - wonach die Eigenerzeugung, die sich auf eine bestimmte Menge beschränkt (Spitzenstrom), nur in den Wintermonaten von Januar bis März und von Oktober bis Dezember erfolgen darf - und zum anderen aber in der Hauptsache durch den Fremdstrombezug von der VEW. Die Turbine für die Eigenerzeugung befindet sich am Albersloher Weg. Das Umspannwerk der VEW für die Stromversorgung des Stadt- und Landkreises liegt im Südwesten des Stadtgebietes an der Weseler Straße. Während sich beispielsweise die Eigenenerzeugung im Jahre 1960 auf 7.024.300 kWh belief, betrug der Strombezug 117.472.477 kWh. Bei der Stromversorgung des Jahres 1960 war eine ungewöhnlich hohe Steigung des Absatzes von 16,8 % gegenüber 1959 festzustellen. Obwohl diese Zuwachsrate zum Teil aus dem Bevölkerungszuwachs resultiert, ist die spezifische Verbrauchserhöhung je Abnehmer um rd. 11 % beachtenswert. Die Abnahmemengen der Abnehmergruppe Gewerbe/Landwirtschaft änderte sich um +15,0%.

Die Versorgung der Stadt mit Gas geschieht mittels einer eigenen Ferngasleitung (36 km Länge) von der Zeche Radbott in Hamm. Dieser Ferngasanschluß besteht seit 1917, nachdem die Eigengaserzeugung aufgegeben worden war. Auf dem Wege von Hamm nach Münster sind einige kleinere Gemeinden wie z.B. Drensteinfurt, Hilstrup usw. an die Gasleitung angeschlossen. Trotz der beachtlichen Konkurrenz anderer Energieträger, insbesondere des Öls, betrug die Zuwachsrate des Gasabsatzes im Jahre 1960 5,3 % (Gasbezug einschließlich Behälterinhalt Betr.-m³ = 36.496.617, nutzbare Abgabe Betr.-m³ = 35.533.202 gegenüber 33.728.920 = + 5,3 % im Jahre 1959).

Demgegenüber erfolgt die Wasserversorgung wiederum durch Eigenförderung und Fremdbezug. Das Verhältnis eigen zu fremd beträgt 60 % zu 40 %. Für die Eigenwasserversorgung sorgen mehrere Pumpanlagen an der Hammer Straße zwischen Münster und Hilstrup längs des Kies-Sand-Rückens. Außerdem befindet sich noch ein weiteres Pumpwerk auf dem nördlichen Kies-Sand-Rücken der Stadt Münster bei Kinderhaus. Das Hauptpumpwerk liegt jedoch in der

-Hohen Ward. Für den Fremdwasserbezug sorgt eine Fernwasserleitung vom Haltener Stausee, die vom Wasserwerk Gelsenkirchen unterhalten wird (Wasserwerk für das nördliche westfälische Kohlenrevier). Durch die Eigenkapazität und den Fremdwasserbezug vom Haltener Stausee und die Möglichkeit des Ausbaues von weiteren Pumpwerken an der Ems ist der Wasserbedarf der Stadt Münster für die nächsten 20 - 25 Jahre hinreichend gedeckt.

III. Die Standorte und Funktionsbereiche der übrigen zentralen Einrichtungen und Berufe

Die hervorragende Stellung Münsters als zentraler Ort kommt neben den zahlreichen Einzel- und Großhandelsansiedlungen in ganz besonderer Weise durch die Lokalisation vieler Institutionen administrativer, wirtschaftlicher, bildender und kultureller, sozialer und sanitärer Art sowie der zentralen Berufe mit vorwiegend überlokalen Funktionen zum Ausdruck. Diese Position verdankt diese Stadt ihrer geographischen Lage als Hauptstadt Westfalens inmitten der Münsterschen Bucht, fernab von Städten gleicher Größe und Bedeutung sowie ihrer historischen Entwicklung. Durch die Ansiedlung derartiger zentraler Institutionen wurde das Einzugsgebiet Münsters wesentlich erweitert, die zusätzlich eine Vielzahl von Menschen in diese Stadt strömen lassen, die u. a. auch wiederum befruchtend auf die Entwicklung des Geschäftslebens einwirken oder hier einen Arbeitsplatz finden.

1. Die zentralen Verwaltungsinstitutionen

Münster ist als einzige Großstadt eines größeren Raumes Kreis- und Regierungsbezirksstadt und daher Sitz vieler bedeutender Verwaltungseinrichtungen.

a) der Stadt, des Kreises usw.

Das neuerstandene Hochhaus der Stadtverwaltung mit städtischem Funktionsbereich befindet sich im Zentrum der Altstadt am Syndikatsplatz, wo etwa 2.000 Personen beschäftigt werden. Diese Mittelpunktlage der Stadtverwaltung trägt u. a. dazu bei, daß

das Altstadtzentrum auch weiterhin ein bedeutender Verkehrskonzentrationspunkt bleibt, eine Tatsache, die für die Entwicklung der Geschäftsstraßen nicht unwesentlich ist.

Die Stadtwerke (etwa 950 Beschäftigte) mit den Abteilungen für Gas-, Wasser- und Stromversorgung sowie den Verkehrsbetrieben sind hingegen teils wegen ihrer Raum beanspruchenden Betriebsanlagen nordöstlich der Altstadt (Hafen) am Albersloher Weg gegenüber der Halle Münsterland lokalisiert. Die städtische Feuerwache und der städtische Fuhrpark befinden sich in unmittelbarer Nähe in der Hafenstraße. Außer der Berufsfeuerwehr mit 71 Beamten besteht noch eine freiwillige Feuerwehr mit einer Stärke von 160 Mann.

Die Kreisverwaltung hat ihren Sitz in der Königsstraße, also im südlichen Teil der Altstadt. Jedoch erhält der Landkreis in absehbarer Zeit ein neues Hochhaus-Verwaltungsgebäude am Südrande dieses Ortsteiles am verkehrsreichen Ludgeriplatz (Geist).

Das Regierungsverwaltungsgebäude des Regierungsbezirkes Münster liegt ebenfalls im Altstadtzentrum, und zwar am Domplatz. Der Regierungsbezirk Münster besteht aus den Landkreisen Ahaus, Beckum, Borken, Coesfeld, Lüdinghausen, Münster, Recklinghausen, Steinfurt, Tecklenburg und Warendorf mit einer Gesamtfläche von 7.295,23 qkm und einer Einwohnerzahl von über 2,2 Millionen Menschen und ist damit nach Arnswald der 2. größte der 6 Regierungsbezirke des Landes Nordrhein-Westfalen.

Ferner ist bemerkenswert, daß sich die Amtsverwaltung St. Mauritz, die im Jahre 1816 ins Leben gerufen wurde und heute für die 4 Gemeinden St. Mauritz, Handorf, Hilstrup und Amelsbüren zuständig ist, in der Altstadt am Verspoel ihren Standort hat. Die Niederlassung der Amtsverwaltung in Münster erklärt sich aus der zentralen und verkehrsmäßig günstigsten Lage dieser Stadt für die 4 im Süden und Osten angrenzenden Landgemeinden.

b) des Bundes

Darüber hinaus ist Münster bedeutender Sitz zahlreicher Behörden und Verwaltungsdienststellen des Bundes. Östlich der Altstadt befindet sich im Ortsteil Mauritz am Hohenzollern-Ring/Ecke Warendorfer Straße die Oberfinanzdirektion. Nicht weit südlich davon liegt gleichfalls am Hohenzollern-Ring die Oberpost-

direktion Münster. Ihr Verwaltungsbezirk umfaßt, wennn man von kleineren, aus betrieblicher Zweckmäßigkeit getroffenen grenzörtlichen Ausnahmen absieht, die Regierungsbezirke Münster und Detmold. Außerdem fällt noch die zum Land Niedersachsen gehörende Stadt Bad Pyrmont in ihren Zuständigkeitsbereich. Der Oberpostdirektion unterstehen 55 Postämter mit Verwaltungsdienst (Hauptpostämter) in den verschiedensten größeren Orten und Städten dieses Gebietes. Die zentrale Verwaltungsfunktion des Hauptpostamtes Münster 2 an der Bahnhofstraße kommt durch die zahlreichen ihm unterstehenden Zweigpostämter (rd. 24) in den Orten der näheren Umgebung Münsters zum Ausdruck. Ferner sind auch die 15 Postämter ohne Verwaltungsdienst (Zweigpostämter), die sich über das Stadtgebiet erstrecken, einschließlich des großen Postamtes 1 am Domplatz, verwaltungsmäßig auf das Postamt 2 ausgerichtet.

Die Bundesbahndirektion Münster (ihr Zuständigkeitsbereich erstreckt sich im Norden bis zur Küste, im Osten bis Bremen, Nienburg, im Süden bzw. Südwesten und Südosten bis Emmerich, Wesel, Hervest-Dorsten, Bockum-Hövel, Paderborn und im Westen bis zur holländischen Grenze) hat ihren Sitz in dem markanten Hochbau am südöstlichen Altstadttrand in der Bahnhofstraße, die einschließlich ihrem Fahrpersonal über 3.600 Bedienstete zählt.

Als weitere Bundeseinrichtungen wären das Hauptzollamt und Postzollstelle in der Sonnenstraße (Altstadt), das Finanzbauamt am Hindenburgplatz (Altstadt), die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster am Cheruskerring (Upperberg), die Bundesmonopolverwaltung für Branntwein in der Ludgeristraße (Altstadt), das Finanzamt Münster Stadt in der Münzstraße (Altstadt), das Finanzamt Münster Land am Kreuz-Tor (Uppenberg) sowie das Arbeitsamt Münster zu nennen. Der Funktionsbereich des Arbeitsamtes (rd. 160 Beschäftigte) mit seiner Niederlassung östlich der Altstadt in der Wolbecker Straße (Hafen) bezieht sich auf den Stadt- und Landkreis Münster sowie auf den Landkreis Warendorf. Es unterhält Nebenstellen in Greven (für Stadt Greven, Gemeinde Saerbeck, Gimble und Sprakel) und Warendorf (für den Stadt- und Landkreis Warendorf).

c) des Landes

Auf dem Justizsektor nimmt Münster eine führende Stellung ein, was die nachfolgend aufgeführten Institutionen dieses Bereiches am besten beweisen. Das Landgericht und das Gebäude des Amtsgerichtes mit dem Arbeitsgericht und der Staatsanwaltschaft konzentrieren sich auf den westlichen Teil der Altstadt in der Gerichtsstraße/Ecke Am Stadtgraben. Das imposante Bauwerk des an dieser Stelle neuerrichteten Amtsgerichtes ist durch einen Durchgang unmittelbar mit dem Landgericht, dem ein größeres Landesgerichtsgefängnis angegliedert ist, verbunden. Während das Verfassungsgericht und das Oberverwaltungsgericht für Nordrhein-Westfalen in der Altstadt in der Königsstraße bzw. Aegidii-Kirchplatz ansässig sind, hat sich das Verwaltungsgericht am Schloßplatz (Altstadt), das Finanzgericht in der Warendorfer Straße (Mauritz) und das Sozialgericht am Alten Steinweg (Altstadt) niedergelassen. Die Strafanstalt liegt in der Gartenstraße (Mauritz), nordöstlich der Altstadt.

Ferner beherbergt Münster in der Engelstraße das Landesversorgungsamt Münster mit etwa 170 Beschäftigten. Sein Zuständigkeitsbereich erstreckt sich auf den Regierungsbezirk Münster, Detmold und Arnsberg. In den Städten Bielefeld, Dortmund, Gelsenkirchen, Soest und Münster unterhält es als jeweilige Unterinstanzen Versorgungsämter.

Weitere zentrale Verwaltungsstellen des Landes sind das Landesamt für Flurbereinigung und Siedlung in der Windthorststraße, Ecke Ludgeristraße (Altstadt), das Landesvermessungsamt für Nordrhein-Westfalen in der Steinfurter Straße (Uppenberg), das Wasserwirtschaftsamt in der Stubengasse (Altstadt) und die Behörde für Polizei und Wasserschutz NRW am Kaiser-Wilhelm-Ring im Osten des Stadtgebietes (Mauritz).

Schließlich beherbergt das Landeshaus unmittelbar östlich der Altstadt (Mauritz) am Freiherr vom Stein-Platz die Verwaltung des neugebildeten Landschaftsverbandes Westfalen/Lippe, der an die Stelle der früheren Provinzialverwaltung getreten ist. Die Landesplanungsgemeinschaft Westfalen und das Landesstraßenbauamt sind nördlich davon am Hörster Platz untergebracht (Mauritz).

2. Die zentralen Institutionen wirtschaftlicher Prägung

a) allgemeine

Münster war schon von jeher auf Grund seiner frühzeitigen Entwicklung zur Geschäfts- und Handelsstadt finanzieller Mittelpunkt seines engeren und weiteren Umlandes. Es hatte bereits im Jahre 1813 sechs Privatbankbetriebe, was für die damalige Zeit, als Münster noch nicht ganz 15.000 Einwohner zählte, eine beträchtliche Zahl war.

Heute ist Münster als zentraler Geschäftsplatz Sitz von etwa 19 Kreditinstituten der verschiedensten Sparten, wobei eine Reihe von Großbanken hier neben den örtlichen Banken ihre Vertretung haben, die sich in der Hauptsache auf die Altstadt konzentrieren. Wie die Geschäfte des Einzelhandels so zeigen auch die Banken aus grundsätzlichen Erwägungen der zentralen Lage die Tendenz, sich möglichst im Mittelpunkt der Stadt niederzulassen, wo sie von ihren Kunden möglichst schnell und bequem zu erreichen sind.

Die Rothenburg und die Königsstraße (Altstadt) sind zu einem wichtigen Bankenplatz geworden. Hier liegen die Kreissparkasse, die Sparkasse der Stadt Münster, die in den verschiedensten Teilen des Stadtgebietes 15 Zweigstellen unterhält (in Geist 5: Windthorststraße, Hammer Straße, Geiststraße, Kappenberger Damm, Mecklenbeck; 3 in Hafen: Wolbecker Straße, Gremmendorf; 3 in Uppenberg; Kanalstraße, Kinderhaus; 2 in Gievenbeck: Sentruper Höhe, Gievenbecker Ortsteil; 1 in der Altstadt: Münzstraße), die Commerzbank und die Dresdner Bank dicht nebeneinander und fallen mit ihren größeren Geschäftshäusern direkt in das Blickfeld der Altstadtgeschäftsstraßen.

Die übrigen Banken wurden in Streulage vorgefunden. Die Zweigniederlassung der Deutschen Bank hat ihren Standort im Osten der Altstadt auf der Ecke Alter Fischmarkt/Bült. Unmittelbar in nördlicher Richtung liegt in der Neubrückenstraße die Volksbank, die als Spar- und Kreditbank vor allem in den Kreisen des Mittelstandes große Bedeutung erlangte. Nachfolgende Darstellung gewährt einen Einblick in die Mitgliederstruktur, wonach die selbständigen Handwerker mit annähernd 40 % neben

den Händlern mit 14 % bei weitem am stärksten vertreten sind:¹⁾

Selbständige Handwerker	457	37,1 %
Genossenschaften, Innungen u.		
Handwerkskammer	21	1,7 %
Selbständige Kaufleute u. Handelsfirmen	124	10,1 %
Fabrikanen	11	0,9 %
Händler	172	14,0 %
Schankwirte und Gasthofbesitzer	38	3,1 %
Architekten	15	1,2 %
Bauern, Landwirte, Gärtnereibes.	88	7,1 %
Beamte, Lehrer	38	3,1 %
Rechtsanwälte, Notare, Professoren, Ärzte u. Apotheker	42	3,4 %
Rentner und andere Personen ohne Berufsausübung	63	5,1 %
Verschiedene Berufe	163	13,2 %
Insgesamt	1.232	100,0 %

In Kinderhaus an der Grevenener Straße (Uppenberg) und in der Hammer Straße, Ecke Petersstraße, (Geist) bestehen noch Zweigstellen der Volksbank. Die Zentralkasse Westdeutscher Volksbanken hat hingegen ihren Sitz am südlichen Altstadttrand in der Schorlemer Straße.

In den nördlichen Geschäftsstraßen der Altstadt Roggenmarkt und Spiekerhof haben sich die Bank für Gemeinwirtschaft und die Kundenkreditbank niedergelassen. Die Zweigstelle der Landesbank NRW liegt wiederum im Mittelpunkt der Altstadt am Domplatz, wo auch das neue Bankhaus Lampe ansässig ist. Die Landesbank für Westfalen hat ihren Standort am östlichen Altstadttrand an der belebten Wareндorfer Straße/Ecke Friedrichstraße, wo ihre Lage auch noch als zentral angesehen werden kann.

Ferner sind noch einige Bausparkassen erwähnenswert, die u. a. in der Bahnhofstraße/Ecke Servatiiplatz (GdF Wüstenrot), in der Ludgeristraße (Bausparkasse Neue Heimstätte), in der Neubrükenstraße (Schwäbische Hall), am Bremer Platz (Beamtenheimstättenwerk) usw. lokalisiert sind.

Eine weitere zentrale Einrichtung, die kurz erwähnt werden soll, ist die Industrie- und Handelskammer östlich des Alt-

1) Erstellt nach Angaben der Volksbank Münster, 1961

stadtrandes in der Engelstraße/Ecke Windthorststraße, deren Zuständigkeitsbereich mit dem Regierungsbezirk Münster identisch ist. Die Handwerkskammer Münster sowie die Kreishandwerkerschaft liegen dagegen in der Weseler Straße/Bismarckallee, etwas abseits vom Altstadtzentrum.

Weiterhin ist nicht verwunderlich, daß Münster inmitten eines größeren Agrarraumes der Mittelpunkt bedeutender zentraler Einrichtungen der Landwirtschaft ist, die am südlichen Altstadtrand - Nähe Hauptbahnhof - zwischen von Steubenstraße, Engelstraße, Brockhoffstraße, Schorlemer Straße und Ludgeriplatz ein regelrechtes Landwirtschaftsviertel bilden. An der von Steuben-Straße befindet sich der Verband ländlicher Genossenschaften. Zum Funktionsbereich dieses Verbandes gehören die ehemalige Provinz Westfalen und das ehemalige Land Lippe-Detmold. Dem Verbands sind 6 Zentralgeschäftsstellen, 502 Kreditgenossenschaften (Spar- und Darlehnskassen), 522 Warengenossenschaften und 227 Betriebsgenossenschaften angeschlossen, die über das ganze Verbandsgebiet Westfalen-Lippe zerstreut liegen. Ihm obliegt neben Beratungsfunktionen in erster Linie die Vornahme der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen dieser angeschlossenen Genossenschaften.

Auf den Bereich zwischen Engelstraße, Brockhoffstraße und Schorlemer Straße, den die Stadt der Landwirtschaft nach dem Kriege unentgeltlich verschaffte (10 Morgen), konzentrieren sich die Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe, das Haus der Züchterverbände, die Westfälische Provinzialviehverwertungsgenossenschaft und die Westfälische Landschaft, deren Hauptaufgabe darin besteht, der Landwirtschaft ihres Geschäftsbereiches, der sich auf die Landesteile Westfalen-Lippe, die Kreise Rees-Dinslaken, den Stadt- und Landkreis Essen (Ruhr), die Stadtkreise Duisburg, Mülheim/Ruhr, Oberhausen, die ehemaligen Gebietsteile des Freistaates Waldeck und den zum Kreise Hameln gehörigen Gebietsteil Pyrmont erstreckt, billigen Realkredit zu gewähren bzw. zu vermitteln.

Die Westfälische Provinzialviehverwertungsgenossenschaft e.G. m. b. H. Münster unterhält neben 4 Milchviehversteigerungszentralen in Münster, Borken, Meschede und Paderborn, 14 landwirtschaftliche Viehverkaufsstellen, u. a. in Bielefeld, Bochum, Dortmund, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Recklinghausen usw.

Die Landwirtschaftskammer besitzt im Westen der Stadt an der von-Esmarch-Straße (Gievenbeck) mehrere Institute, wie das Tiergesundheitsamt, das Pflanzenschutzamt, die Samenprüfstelle sowie die Lehr- und Versuchsanstalt für Bienenzucht. Die Lage der landwirtschaftlichen Institute in unmittelbarer Nähe der Westfälischen Landesuniversität wird der Arbeit dieser Forschungsstätten sehr zugute kommen, was u. a. auch ein Grund dafür war, sie an dieser Stelle zu errichten. Darüber hinaus bewirtschaftet die Landwirtschaftskammer noch 3 Muster- bzw. Versuchsgüter, 1 bei Detmold (110 ha), 1 im Kreis Wittgenstein (Sauerland, 30,5 ha) und 1 im Kreis Soest (110 ha).

Weiterhin befindet sich an der Schorlemer Straße der Westfälisch-Lippische Landwirtschaftsverband sowie in dem gleichen Gebäude der Landwirtschaftliche Kreisverband Münster.

Abgerundet wird letztlich das Bild des Landwirtschaftsviertels durch die Ländliche Centralkasse am Ludgeriplatz als Zentralinstitut der ländlichen Genossenschaften Westfalen-Lippe. Ihr gehören über 900 Mitglieder an, darunter mehr als 500 Spar- und Darlehnskassen sowie Molkereien, Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaften usw. Der Gegenstand dieses Unternehmens besteht in der Führung eines Bankgeschäftes zur Befriedigung der kurz- und mittelfristigen Kreditbedürfnisse der Mitglieder sowie zur Regelung des Geldausgleiches der angeschlossenen Spar- und Darlehnskassen, deren Gesamtbilanz Ende 1960 fast 1,5 Mrd. DM erreichte.

Während der landwirtschaftliche Versicherungsverein a. G. seinen Standort südlich des Ludgeriplatzes in der Südstraße hat, befindet sich dagegen das neue Verwaltungsgebäude der Westfälischen Zentralgenossenschaften Münster im Süden der Stadt am Industrieweg, Ecke Königsweg (Hafen) zwischen Bahnkörper und Dortmund-Ems-Kanal, ganz abseits des genannten Landwirtschaftsviertels, wo auch das neue Kraftfutterwerk der WCG seinen Standort hat. Die WCG ist in allen Landkreisen der Provinz Westfalen mit zahlreichen Niederlassungen und Zweigstellen vertreten.

Als Tagungs-, Kongreß- und Fremdenverkehrsstadt beherbergt die Stadt Münster eine Vielzahl von Hotels, Pensionen, und Gasthöfen. Für die Beherbergung stehen 39 Hotels, 12 Gasthöfe und 5 Pensionen mit etwa 1.400 Betten bereit. Diese Betriebe

bevorzugen als zentralen Standort das Zentrum der Stadt oder die Nähe des Bahnhofes, wo auch der Hauptanteil angetroffen wurde. Etwa 7 der münsterschen Beherbergungsbetriebe (= 12,5 % der 56 Betriebe) zählen 60 und mehr Betten und stellen mit insgesamt 623 Betten gleich 44,5 % der gesamten Unterkunftsmöglichkeiten dar. Hiervon verdienen als sehr bekannte und bedeutende Unternehmen das Hotel Kaiserhof (=127 Betten), das Hotel Conti (76 Betten), beide am Hauptbahnhof, sowie das Stadthotel (70 Betten) in der Ludgeristr. und das Hotel Kronenburg (60 Betten) in der Hammer Straße besonders hervorgehoben zu werden.

Schließlich soll in diesem Zusammenhang auch der Schlachthof Münster als zentrale Einrichtung wirtschaftlicher Art, die nicht nur für die Metzger Münsters, sondern auch für die der näheren Umgebung von Bedeutung ist, genannt werden. Bereits 1886 wurde er nordöstlich der Altstadt auf der Ecke Schlachthausstraße/ Gartenstraße außerhalb der städtischen Wohnsiedlungen erbaut, wo er sich auch heute noch befindet. Neben Berücksichtigung der Hauptwindrichtung mag die unmittelbare westliche Lage der Aa für die Aufnahme der Abfälle und Schlachtabwässer für die Wahl des Standortes in damaliger Zeit ausschlaggebend gewesen sein. Obwohl der Schlachthof im letzten Kriege zu 85 % - 90 % zerstört worden ist, wurde er trotz der stetigen Ausdehnung der benachbarten Wohnsiedlungen an alter Stelle wieder aufgebaut, da die guten hygienischen Einrichtungen und Kläranlagen eine Ausbreitung von etwaigen Dünsten und Gerüchen als eine Belästigung der Wohnbevölkerung verhindern. Der münsterische Schlachthof ist in der letzten Zeit modern umgestaltet worden. An die Stelle der früheren 3 Schlachthallen für Schweine, Rinder und Kälber ist nunmehr ein großer neuzeitlicher Schlachtblock getreten.

Einen Einblick in die Leistungen des Schlachthofes Münster sowie in die Art der geschlachteten Tiere vermittelt nachfolgende Tabelle: ¹⁾

Tierart	Im Jahre 1960		Schlachtgewicht	
	Stückzahl	%	in kg	%
Großvieh	5.883	15,9	1.587.741	34,9
Schweine	26.683	71,1	2.448.295	53,8
Kälber	3.293	8,7	173.912	3,8
Schafe/Ziegen	431	1,1	10.773	0,2
Pferde	1.206	3,2	331.817	7,3
Insgesamt	37.496	100,0	4.552.538	100,0

1) Erstellt nach Angaben des Schlachthofes Münster

Daraus geht hervor, daß die Schweine der Stückzahl mit 26.683 Tieren (=71,1 %) und auch dem Schlachtgewicht nach mit 2.448.295 kg (=53,8 %) den mit Abstand größten Anteil der Schlachttiere und des gesamten Schlachtgewichtes von 4.552.538 kg Fleisch darstellen. Danach folgen erst die Großviehschlachtungen mit 5.883 Tieren (=15,9 %) und einem Schlachtgewicht von 1.587.741 kg (=34,9 %). Jedoch ist in Münster das Verhältnis von Großviehschlachtungen und Schweineschlachtungen mit rd. 1 : 4,5 noch verhältnismäßig günstig, wenn man berücksichtigt, daß in den Industriestädten die Relation mit 1 : 7 zugunsten der Schweineschlachtungen ausfällt.¹⁾ Daraus ist zu schließen, daß die Bevölkerung Münsters, die als Beamten- und Angestelltenstadt charakterisiert ist, das magere Rindfleisch stärker bevorzugt als die Arbeiterbevölkerung der Industriestädte mit ihrem höheren Kalorienverbrauch. Außerdem wurden 1960 noch 1.195.359 kg Fleisch von auswärts eingeführt.

Ferner findet einmal wöchentlich im Schlachthof Münster ein Schlachtviehmarkt statt. Im Jahre 1960 wurden 4.705 Stück Großvieh, 19.372 Schweine, 2.844 Kälber und 259 Pferde aufgetrieben.

b) besondere

Als besondere zentrale Einrichtungen wirtschaftlicher Art sollen die Westfälische-Gemüsebau-Vereinigung e. G. m. b. H. Münster (Gemüsegroßmarkt) und die Halle Münsterland aufgeführt werden.

Die Gemüsebauvereinigung Münster, die bereits 1919 mit dem Ziel ins Leben gerufen wurde, Produktion und Absatz zu trennen, um dadurch die wirtschaftliche Stellung der Gärtner zu kräftigen, befindet sich im Norden der Stadt am Coerder Weg (Uppenberg), wo einmal für die Errichtung der Versteigerungshalle und Lagerräume genügend Raum gegeben war und zum anderen sind hier auch die meisten Gartenbaubetriebe Münsters ansässig. Als Genossenschaft gehört die Westfälische Gemüsebau-Vereinigung dem Verband ländlicher Genossenschaften der Provinz Westfalen an. In ihr sind rd. 50 Mitglieder, vorwiegend Erwerbsgärtner vereinigt, wovon 34 münsterische Gärtner sind. Die restlichen 16

1) Nach Angaben des Schlachthofes Münster

Genossen stammen aus den Nachbarorten Münsters.

Viermal wöchentlich wird in der modernen Halle am Coerder Weg eine Gemüseversteigerung abgehalten. Die Absatzgebiete erstrecken sich bis Rheine, Osnabrück, Hamm, Dortmund, Recklinghausen, Coesfeld und Bielefeld. Großabnehmer sind der Lebensmittelgroßhandel sowie größere Einzelhandelsgeschäfte und Konsumgenossenschaften. Jährlich werden etwa 3 Millionen Stück Kopfsalat, 2 Millionen Stück Kohlrabi, 600 t. Spinat usw. über die Genossenschaft abgesetzt.

Die Halle Münsterland als Hauptveranstaltungs- und Ausstellungszentrum im Südosten der Stadt, unweit des Stadthafens und des Dortmund-Ems-Kanals, zwischen Albersloher Weg und Bahnkörper (Hafen), ist eine weitere wesentliche Einrichtung für das Wirtschafts- und Kulturleben der Stadt. Sie läßt jährlich Tausende von Menschen aus dem Münsterland, aus Niedersachsen (Oldenburg), dem Rheinland und den benachbarten Niederlanden in die Provinzialhauptstadt kommen, wobei natürlich der Anteil der Besucher aus dem nahen und weiten Münsterlande bei weitem überwiegt. Den Ruf, den Münster als Ausstellungsstadt genießt, verdankt es in erster Linie der Halle Münsterland. Drei große Hallen sowie ein weites Freigelände bieten vielseitige Möglichkeiten zur Durchführung repräsentativer Ausstellungen. Wegen der guten Akustik dieser Halle, die etwa 6.000 Menschen faßt, finden hier auch Tagungen und Kongresse größeren Ausmaßes statt. Darüber hinaus werden zahlreiche landwirtschaftliche, sportliche und kulturelle Veranstaltungen abgehalten. Etwa 80 Kartenverkaufsstellen existieren in einem Umkreis bis 100 km, die das gesamte Münsterland von der holländischen Grenze bis Bielefeld und vom Emsland bis zum Ruhrgebiet erfassen. Folgende Zusammenstellung gibt ein Bild von den gesamten Veranstaltungen und ihrer Besucherzahl in der Halle Münsterland im Jahre 1960:

Art der Veranstaltungen	1960 ¹⁾		
	Veranstaltungen	Besucher	%
Landwirtschaftliche Veranst.	62	57.000	18,9
Sportliche Veranstaltungen	20	95.000	31,5
Kulturelle Veranstaltungen	7	24.000	8,0
Ausstellungen und Messen	5	27.000	9,0
Tagungen und Kongresse	10	42.000	14,0
Veranstaltungen der leicht.Muse	16	56.000	18,6
Zusammen	120	301.000	100,0

1) Erstellt nach Angaben der Verwaltung der Halle Münsterland

Landwirtschaftliche Veranstaltungen, die von den landwirtschaftlichen Verbänden, dem Westfälischen Pferdestammbuch e. V., dem Westfälischen Rinderstammbuch der Rotbuntzüchter e. V., der Westfälischen Provinzialviehverwertungsgenossenschaft, der Landwirtschaftskammer usw. durchgeführt werden, finden demnach mit 62 Veranstaltungen am häufigsten statt und sind daher von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung, wohingegen aber die Sportveranstaltungen die bei weitem höchste Besucherzahl von 95.000 (=31,5 %) aufweisen.

Die Provinzialviehverwertungsgenossenschaft Münster veranstaltet monatlich Milchviehversteigerungen (Kühe, Rinder) in der Halle. Die große überregionale Bedeutung dieses Marktes, der von Verkäufern aus dem nahen und fernen Münsterland beschickt wird, kommt in der nach Herkunftsländern und der Zahl der gekauften Tiere erstellten Jahresübersicht des Jahres 1960 deutlich zum Ausdruck: ¹⁾

Herkunftsländer der Käufer	Anzahl der gekauften Tiere (Kühe u. Rinder)	Anteil in %
Nordrhein-Westfalen	2.319	35,1
Bayern	1.610	24,4
Baden-Württemberg	1.025	15,5
Rheinland-Pfalz	913	13,8
Hessen	617	9,4
Saar	64	1,0
Niedersachsen	50	0,8
Westberlin	-	-
Insgesamt	6.598	100,0

Die südlichen Bundesländer sind demnach außerordentlich stark auf dem münsterschen Markt vertreten. Nach Nordrhein-Westfalen (2.319 Tiere, = 35,1 %) werden die meisten Tiere an Käufer aus Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen verkauft. Der Marktanteil der bayrischen Käufer ist mit 24,4 %, das sind gleich 1.610 Tiere, sehr beträchtlich, gefolgt von den Bundesländern Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz mit einem 15,5 %igen (= 1.025 Tiere) bzw. 13,8 %igen (=913 Tieren) Anteil. Gleichfalls sind die 617 auf Hessen entfallenden Käufe (=9,4 %)

1) Erstellt nach Angaben und Auszählungen bei der Provinzialviehverwertungsgenossenschaft Münster

nicht unbedeutend. Die starke Ausrichtung des Südens auf den münsterschen Markt erklärt sich aus dem großen Rindviehüberschuß des Nordens im Gegensatz zu den südlichen Bundesländern, wo wegen der erheblich kleineren Betriebsfläche eine Jungviehaufzucht nicht rentabel ist. Ferner kommt hinzu, daß durch die Sanierung der verseuchten Rindviehbestände (Tbc, Bang) des Südens, der erst recht spät damit begann, sich auf einen gesunden Bestand umzustellen, eine größere Nachfrage ausgelöst wird.

Im Rahmen der Rindviehversteigerungen sind auch die Zuchtviehversteigerungen der Westfälischen Rotbuntzüchter Münster von weitreichender Bedeutung. Im Jahre 1960 belief sich der Gesamtumsatz auf 6.237 Auktionstiere (Gesamtumsatz 9.417.025 DM). Nach außerhalb Westfalens wurden 127 Bullen (= 12,9 %), 316 Kühe (= 60,8 %), 2.317 Rinder (=53,5 %) und 138 Kälber (=34,8 %) verkauft (Ergebnis der 12 Zuchtvieh-Versteigerungen in der Halle Münsterland), wobei wiederum die Hauptanteile auf Bayern (1.092 Tiere), Rheinland-Pfalz (849 Tiere), Baden-Württemberg (538 Tiere) und Hessen (240 Tiere) entfielen.¹⁾

Die zentrale Bedeutung der Zuchtviehversteigerungen bezüglich der Beschicker läßt folgende Übersicht erkennen, in der die einzelnen Kreise nach der Reihenfolge ihrer unterschiedlichen Beschickung aufgeführt sind:

Im Jahre 1960²⁾

K r e i s	Anzahl	Anteil in %
Münster	889	13,7
Ahaus	885	13,6
Warendorf	877	13,5
Tecklenburg	730	11,3
Coesfeld	714	10,9
Lüdinghausen	604	9,3
Steinfurt	593	9,1
Büren	354	5,4
Borken	347	5,3
Meschede	264	4,1
Lippstadt	244	3,8
Insgesamt	6.501	100,0

1)2) Erstellt nach Angaben in: Der Westfälische Rotbuntzüchter, Nr. 37, Jan. 1961, Geschäftsbericht für das Jahr 1960

Weiterhin sind die Auktionen des Pferdestammbuches von Interesse. Es führt 2 Arten von Versteigerungen durch, einmal die Zucht- und Gebrauchspferde-Auktion (3mal jährlich, 50 % des Absatzes geht außerhalb Westfalens, insbesondere nach Süd- und Südwestdeutschland, wo natürliche Aufzuchtgebiete wegen der Struktur der Agrarbetriebe fehlen) und zum anderen die Reitpferdeauktionen (Westfalenauktion), die seit 1953 mit jährlich 1 Versteigerung durchgeführt wird. Diese Auktion ist von internationaler Bedeutung. Vor allem Holländer, Belgier, Dänen, Schweizer und Österreicher erscheinen auf diesem Markt. Derartige Versteigerungen, die nur an 3 Stellen in der Bundesrepublik, und zwar in Münster, Verden an der Aller und Dortmund bzw. Darmstadt abgehalten werden, zeigen eine starke zunehmende Tendenz. Während im Jahre 1953 erst 24 Reitpferde zu einem Durchschnittspreis von 1.837 DM aufgetrieben wurden, konnten bereits im April 1961 43 Reitpferde zu einem Durchschnittspreis von 3.654 DM abgesetzt werden.

Demgegenüber ist die Zucht- und Gebrauchspferdeauktion durch eine gegensätzliche Entwicklung gekennzeichnet. Während 1952 noch 646 Pferde verkauft werden konnten, fanden 1960 von 156 aufgetriebenen Pferden nur 107 (= 68,6 %) einen Käufer zu einem Durchschnittspreis von 1.177 DM. ¹⁾

Schließlich sind noch die Zuchtschweineversteigerungen in der Halle Münsterland erwähnenswert, die etwa 10mal jährlich stattfinden und von dem Schweinezüchterverband Westfalen-Lippe e. V. durchgeführt werden. Im Jahre 1960 konnten etwa 946 Eber und 338 Sauen verkauft werden. Im großen und ganzen zeigt dieser Markt im Vergleich zu den letzten Jahren eine konstante bis leicht rückgängige Tendenz. ²⁾

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, daß der Bau eines sehr modernen Landwirtschaftszentrums mit einer Halle für Großveranstaltungen aller Art im Südwesten des Stadtgebietes in Mecklenbeck (Geist) bevorsteht, wo bessere Ausdehnungsmöglichkeiten als an der jetzigen Stelle der Halle Münsterland gegeben sind und darüber hinaus auch eine bessere Lösung der Verkehrsproble-

1) Nach Angaben des Pferdestammbuches

2) Nach Angaben des Schweinezüchterverbandes

me getroffen werden kann. U. a. soll hier dann auch die Westfälische Reit- und Fahrschule Unterkunft finden. Die Wahl des neuen Standortes wurde durch die Möglichkeit eines Gleisanschlusses (ist unbedingt erforderlich für den Abtransport des Viehes nach Süddeutschland) an die nahe Bahnlinie Richtung Ruhrgebiet und die Nähe der geplanten Autobahnauffahrt sehr begünstigt. Die Räumlichkeiten der jetzigen Halle Münsterland sollen nach Fertigstellung des neuen Zentrums den benachbarten Städtischen Verkehrsbetrieben zwecks Erweiterung zur Verfügung gestellt werden.

3. Die zentralen Institutionen des Bildungswesens und der Kulturpflege

a) bildende

Auf dem Sektor des Bildungswesens genießt Münster einen guten Ruf. An allgemeinbildenden Institutionen bestehen ca. 30 Volksschulen (20 kathol., 10 evangel.), 3 Hilfsschulen, 6 Realschulen (4 katholische und 2 evangelische) und 8 Höhere Schulen, von denen 5 städtisch, 2 staatlich und 1 privat sind. 2 Realschulen, die Paul-Gerhardt-Schule (ev. Realschule für Mädchen) und die evangelische Realschule für Jungen befinden sich im Westen der Altstadt, und zwar in der Jüdefelder Straße. Die Mädchenrealschule zählte insgesamt 458 Schülerinnen (i. J. 1961), wovon 34 (= 7,4 %) von auswärts kamen. 30 von ihnen wohnten im Landkreis Münster (88,2 %). Die Städtische Realschule für Jungen wurde von 441 Schülern besucht, 47 (=10,7 %) pendelten von auswärts ein, 42 (89,4 %) davon aus dem Landkreis Münster.

Die Joseph-Freiherr-vonEichendorff-Schule, katholische Realschule für Jungen und Mädchen, hat ihren Standort nördlich der Altstadt in der Schulstraße (Uppenberg), unweit der Steinfurter- und Grevenener Straße (473 Schüler, 31 Auswärtige = 6,6 %, 29 = 93,5 % aus dem Landkreis Münster). Schließlich sind noch die Fürstin-von Gallitzin-Schule, katholische Realschule für Mädchen im Osten der Stadt (Mauritz), östlich des Hohenzollernringes in der Manfred-von-Richthofen-Straße (525 Schülerinnen, 79 Auswärtige = 15 %, 70 aus dem Landkreis Münster = 88,6 %) und die katholische Realschule für Jungen im Süden des Stadtgebiete-

tes (Geist) am Ronnebergweg, Nähe Inselbogen (520 Schüler, 99 Auswärtige = 19 %, 86 = 86,9 % aus dem Landkreis Münster) sowie die neue Realschule am Aasee zu nennen.

Die 5 Realschulen Münsters (ohne Realschule am Aasee - war zur Zeit noch im Bau) wiesen nach den Angaben des Städtischen Schulamtes (Anfang 1961) 2.417 Schüler auf. Von den 290 (= 12 %) Auswärtigen wohnten 257 (= 88,6 %) in Orten des Landkreises Münster.

Von den 8 Höheren Schulen konzentrieren sich 4 auf das Altstadtgebiet. Es sind dies das Staatliche Gymnasium Paulinum Am Stadtgraben (638 Schüler, 126 Auswärtige = 19,7 %, 55 = 43,7 % aus dem Landkreis Münster), nördlich davon die Freiherr-vom-Stein-Schule für Mädchen am Hindenburgplatz (672 Schülerinnen, 54 = 8 % Auswärtige, 38 = 70,4 % aus dem Landkreis Münster), die Annette-von-Droste-Hülshoff-Schule im Süden des Altstadtgebietes in der Grünen Gasse (696 Schülerinnen, 95 = 13,6 % Auswärtige, 72 = 75,8 % aus dem Landkreis Münster) sowie im Osten der Altstadt in der Sonnenstraße das Johann-Konrad-Schlaun-Gymnasium für Jungen (756 Schüler, 122 = 16,1 % Auswärtige, 94 = 77 % aus dem Landkreis Münster).

In unmittelbarer Nähe der Altstadt befinden sich im Norden in der Gertrudenstraße (Uppenberg) das Staatliche Schiller-Gymnasium (520 Schüler, 28 = 5,4 % Auswärtige, 21 = 75 % aus dem Landkreis Münster), im Osten am Bohlweg (Mauritz) das Städtische Ratsgymnasium (894 Schüler, 204 = 22,8 % Auswärtige, 114 = 55,9 % aus dem Landkreis Münster) und im Süden in der Hermannstraße (Geist) = südwestlich des Ludgeriplatzes - die Marienschule (865 Schülerinnen, 285 = 32,9 % Auswärtige). Gleichfalls im Stadtteil Geist, aber weiter südlich und damit in entfernterer Lage vom Altstadtrand, liegt in der Prinz-Eugen-Straße das Wilhelm-Hittorf-Gymnasium (748 Schüler, 109 = 14,6 % Auswärtige, 66 = 60,6 % aus dem Landkreis Münster).

Die beiden größten Höheren Schulen Münsters sind das Städtische Ratsgymnasium und die private Marienschule mit 894 und 865 Schülern bzw. Schülerinnen. Sie weisen mit 204 = 22,8 % bzw. 285 = 32,9 % fremden Besuchern auch die meisten auswärtigen Schüler auf. Die übrigen Höheren Schulen zeigen dagegen nur eine Auswärtigenquote von 5 - 15 %. Lediglich das Staatliche Gymnasium Paulinum

weist mit 126 = 19,7 % Auswärtigen noch einen recht bedeutenden Anteil an auswärtigen Schülern auf.

In den 8 Höheren Schulen Münsters wurden 1961 etwa 5.789 Schüler unterrichtet gegenüber 2.417 Schülern der 5 Realschulen. Mit 1.023 Auswärtigen belief sich der Anteil der fremden Schüler auf nicht weniger als 17,7 %. Dabei erfreut sich die Marienschule (Bischöfliches Mädchengymnasium - altsprachlich und neusprachlich - und Frauenoberschule - naturwissenschaftlich - hauswirtschaftlich) in der Umgebung Münsters eines besonders guten Rufes, da etwa 27,9 % der münsterschen Schulpendler auf diese Schule entfallen, gefolgt vom Städtischen Ratsgymnasium und vom Staatlichen Gymnasium Paulinum mit 19,9 % bzw. 12,3 %. Auf diese 3 Höheren Schulen zusammen entfallen mit 615 Auswärtigen etwa 60,1 % aller auswärtigen Schüler. Ferner ist bemerkenswert, daß der Anteil der auswärtigen Schüler mit 17,7 % (= 1.023) wesentlich höher ist als bei den Realschulen mit 12 % (= 290 Schüler), da bereits die kleineren Städte und Ortschaften mit einem eigenen Einzugsbereich über z. T. ausreichende derartige Bildungseinrichtungen verfügen. Daß die Höheren Schulen einen wesentlich größeren Einzugsbereich haben, zeigt u. a. die Feststellung, daß etwa 37,7 % der auswärtigen Schüler der 7 Städtischen und Staatlichen Schulen (ohne die private Marienschule) außerhalb des Landkreises Münster kamen (= 460 Schüler). Bei den 5 Realschulen Münsters beträgt hingegen der Anteil der Auswärtigen außerhalb des Landkreises mit 33 Schülern nur 11,4 % der gesamten auswärtigen Schüler.

Obwohl Münster einen hohen Anteil an fremden Schülern zu verzeichnen hat, wird insbesondere im Osten und Süden der Einzugsbereich durch die Höheren Schulen der beiden Landkreisstädte Warendorf (u. a. ein Aufbau-Gymnasium) und Lüdinghausen eingeengt. Im Landkreis Münster sind lediglich die Höheren Schulen des nördlich gelegenen Grevens (1 neusprachliches Gymnasium) und Hiltrups im Süden von einiger Bedeutung.

Neben den allgemeinbildenden Schulen ist in Münster eine Vielzahl von Berufs-, Berufsfach- und Fachschulen jeglicher Art vertreten. Während sich die Städtische Gewerbliche Berufsschule für Jungen im nordöstlichen Teil der Altstadt in der Lotharin-

ger Straße befindet (3.603 Schüler, 1.620 = 45 % Auswärtige, davon 211 Bezirksfachklassenschüler aus dem Landkreis Münster und 822 Bezirksfachklassenschüler aus anderen Landkreisen)¹⁾, ist die gewerbliche und hauswirtschaftliche Berufs- und Berufsfachschule für Mädchen in dem neuen Berufsschulgebäude im Osten des Stadtgebietes (Mauritz) an der Manfred-von-Richthofen-Straße untergebracht (etwa 923 Schülerinnen, 244 = 26,4 % Auswärtige, davon 14 Bezirksfachklassenschülerinnen aus dem Landkreis Münster und 70 Bezirksfachklassenschüler aus anderen Landkreisen).

Die kaufmännische Berufsschule ist hingegen im Stadtteil Hafen am Hansaring in den Gebäuden der Städtischen Handelslehranstalten ansässig (4.137 Schüler, 1796 = 43,4 % Auswärtige, davon 157 Bezirksfachklassenschüler aus dem Landkreis Münster und 819 Bezirksfachklassenschüler aus anderen Landkreisen). Die kaufmännischen Bildungsstätten werden noch ergänzt durch die Berufs- und Berufsfachschule des Landkreises Münster in der Mindener Straße (Hafen) mit 2.666 Schülern, darunter befinden sich 576 Bezirksfachklassenschüler aus fremden Kreisen.

Die noch größere überlokale Bedeutung der Berufsschulen im Vergleich zu den allgemeinbildenden Schulen kommt durch den hohen prozentualen Anteil der auswärtigen Schüler von 40 - 50 % zum Ausdruck, die aus dem ganzen Regierungsbezirk Münster einpendeln, was die hohe Zahl der 2.093 Bezirksfachklassenschüler (ohne die Berufs- und Berufsfachschule des Landkreises Münster) deutlich erkennen läßt. Während nur 18,3 % (= 382 Schüler) dieser Bezirksklassenschüler aus dem Landkreis Münster kommen, entfällt der übrige Teil von 81,7 % (= 1.711) auf die anderen Kreise des Regierungsbezirkes Münster.

Ferner sind etwa 13 verschiedene Berufsfachschulen mit insgesamt 1.653 Schülern in Münster untergebracht. Für die Herausstellung der großen überlokalen Bedeutung dieser zentralen Einrichtungen möge als Beispiel die Schülerstruktur der Handels- und Höheren Handelsschulen der Städtischen Handelslehranstalten

1) Zu den auswärtigen Berufsschülern zählen einmal die Bezirksfachklassenschüler, also solche, die weder in Münster wohnen noch hier eine Beschäftigung haben und überwiesen wurden, und zum anderen diejenigen Schüler, die zwar in Münster beschäftigt sind, aber außerhalb wohnen

am Hansaring dienen. Von den 333 Handelsschülern waren 129 (= 38,7 %) Auswärtige. Bei den Höheren Handelsschülern belief sich der Anteil der Auswärtigen mit 134 Schülern auf 45,5 %.

Schließlich ist noch die beträchtliche Zahl von 29 Fachschulen der verschiedensten Sparten mit rd. 2.900 Schülern in Münster vertreten. Hier verdienen insbesondere die Staatliche Ingenieurschule für Bauwesen im Nordosten der Altstadt in der Lotharingerstraße (etwa 280 Studierende), die Westfälische Schule für Musik am Kreuztor (Uppenberg) und die Werkkunstschule im Süden des Stadtgebietes (Geist) am Sentmaringer Weg (176 Schüler, 68 Auswärtige = 38,6 %) besonders erwähnt zu werden sowie die Lehranstalt zur Ausbildung med. techn. Assistentinnen (245 Schülerinnen) und die Fachschule für Kindergärtnerinnen in der Neubrückenstraße (Altstadt) und in der Coerdestraße (Uppenberg).

Das Bild der zentralen Einrichtungen bildender Art wird letztlich durch die Westfälische Wilhelms-Universität im Westen der Altstadt, wo die zahlreichen Gebäude der verschiedensten Fakultäten ein bedeutendes Universitätsviertel bilden, das sich vom Domplatz in westlicher Richtung über die Altstadtgrenze bis nach Gievenbeck (Universitätskliniken) fortsetzt, abgerundet. Mit 12.117 Studierenden (Stand 1. Juni 1961) ist Münster nach München, Köln und Hamburg die 4 größte Universität der Bundesrepublik. 3010 der Immatrikulierten (= 24,8 %) waren weibliche Studierende. Die Zahl der studierenden Ausländer betrug zu diesem Zeitpunkt 474 (= 3,9 %). Seit dem Wintersemester 1960/61 hat sich die Gesamtzahl der eingetragenen Studenten um 1.400 (= 13,1 %) erhöht. Die Philosophische Fakultät war mit 4.423 Studierenden die größte Fakultät. An 2. Stelle folgte die medizinische mit 2.110 Immatrikulierten vor der mathematisch-naturwissenschaftlichen Fakultät mit 2.051. Als einzige westfälische Hochschule hat die münstersche Universität demzufolge ein sehr weites Einzugsgebiet. Vielleicht kann sie erst durch die bevorstehende Gründung der Ruhruniversität in Bochum ein wenig entlastet werden.

Die Gesamtzahl der Studierenden wird noch erhöht durch die Besucher der katholischen und evangelischen Pädagogischen Akademie (1.070 Studierende - Stand Wintersemester 1960/61) im Stadtteil Geist an der Scharnhorststraße - neben dem Aasee - bzw.

in der Vogel-von-Falkensteinstraße.

Eine weitere zentrale Bildungseinrichtung ist die Volkshochschule auf der Rothenburg (Altstadt). Sie führte in den beiden Semestern des Jahres 1960 59 (49) Lehr- und Sprachkurse mit 3215 (2498) Teilnehmern und 155 (178) Einzelveranstaltungen mit 37.697 (38.613) Besuchern durch. Die Klammern enthalten Vergleichswerte des Jahres 1959.

b) kulturelle

Im Rahmen der Kulturpflege nehmen die Städtischen Bühnen auch für die weitere Umgebung Münsters eine bedeutende zentrale Stellung ein. Stolz präsentiert sich das neue, aufs modernste ausgestattete Stadttheater im nordöstlichen Altstadtgebiet etwas abseits des Hauptzentrums (was sich vielleicht nachteilig auf fremde Stadtbesucher auswirkt) in der Neubrückenstraße (955 Plätze). Für die Kammerspiele steht die Aula des Annette-Gymnasiums im Süden der Altstadt in der Grünen Gasse (504 Plätze) zur Verfügung. Das Stadttheater Münster hat einen sehr großen Einzugsbereich, der bis an die äußeren Grenzen des Münsterlandes, ja, sogar bis ins Ruhrgebiet, den Städten Kamen und Unna hinüberreicht. Die kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung der nahen und entfernteren Ortschaften führten zur Gründung von Theateringen, die regelmäßig Fahrten zu den Städtischen Bühnen Münsters veranstalten. Während der Spielzeit 1960/61 besuchten etwa 292.174 Personen die münsterschen Theatervorstellungen. 26.400 Besucher entfallen dabei auf die Gastspiele, die in Nordhorn, Beckum, Marl, Hamm, Ahlen, Wesel, Bocholt usw. gegeben werden. Etwa 52.318 auswärtige Abonnenten sowie Gruppen und Vereine besuchten die Städtischen Bühnen in Münster. Die Zahl der auswärtigen Einzelbesucher mit Kartenkauf an der Abendkasse belief sich während dieser Spielzeit auf rd. 32.000. Somit beträgt der Anteil der gesamten auswärtigen Theaterbesucher mit 110.718 etwa 40 % aller Gäste, das die zentrale Funktion der Städtischen Bühnen Münsters zur Genüge hervortreten läßt. Die durchschnittliche Platzausnutzung betrug etwa 80 % im Neuen Theater, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß 78 Plätze schlechte Sichtverhältnisse aufweisen.

Der stärkste Besucherstrom, der sich sogar auf etliche 1000 Be-

sucher beläuft, kommt aus den nördlich von Münster gelegenen Gebieten, wie Burgsteinfurt (5.114 Besucher, ohne Einzelbesucher, die an der Abendkasse bestellten), Borghorst (4.372 Besucher, ohne Einzelbesucher), Emsdetten (1.474 Besucher, ohne Einzelbesucher), Gronau (5.709 Besucher, ohne Einzelbesucher), Ochtrup (1.164 Besucher, ohne Einzelbesucher) und Rheine (1.127 Besucher, ohne Einzelbesucher), wo sich das Fehlen einer Großstadt in kultureller Hinsicht sehr bemerkbar macht. Auch die südlichen Orte Münsters wie z.B. Hamm (4.800 Besucher, ohne Einzelbesucher) und Unna (2.200 Besucher, ohne Einzelbesucher) sind in der Kulturpflege noch sehr stark auf Münster ausgerichtet, was die angegebenen Zahlen am besten beweisen.

Ahaus und Nordhorn, die früher auch einen großen Besucherstrom nach Münster entsandten, haben selbst ein neues Theaterhaus bekommen.

Zu weiteren zentralen Einrichtungen kultureller Art zählen die 13 in Münster vorhandenen Lichtspieltheater, von denen sich 5 auf das Altstadtzentrum mit einem Standort in der Nähe bzw. in den Geschäftsstraßen konzentrieren. Ihre Zahl hängt neben der Einwohnerzahl insbesondere von der Stärke des auswärtigen Besucherstromes ab. Die übrigen Kinos befinden sich in der verkehrsreichen Bahnhofstraße und in den belebten Ausfallstraßen wie Weseler Straße, Hammer Straße, Warendorfer Straße, Grevener Straße. Die münsterschen Lichtspieltheater mit insgesamt 9.471 Plätzen zählten am Jahresende 1960 2.911.595 Besucher gegenüber dem Vorjahr mit 2.870.537. Auf je 1000 Einwohner entfallen 52,6 Sitzplätze, die somit etwas geringer ausfallen als im Vorjahre mit 55,7, da das Lichtspieltheater in Mecklenbeck (Geist) geschlossen wurde. Auf je Einwohner entfielen im Jahre 1960 16,2 Kinobesuche. Damit ist die Kinofreudigkeit gegenüber dem vorhergehenden Jahre 1959 mit einem Wert von 16,4 je 1.000 Einwohner ein wenig zurückgegangen.

Sehr gut besucht wird das Aktualitäten-Kino im Hauptbahnhof Münster, was einmal auf das ausführliche Wochenschauprogramm und zum anderen auf den starken Anteil der wartenden Reisenden zurückzuführen ist.

Auch die Stadtbücherei und das Stadtarchiv im Kramer-Amtshaus am Alten Steinweg (Altstadt) erfreuen sich als Vermittlerin von

Kultur- und Bildungsgütern einer besonderen Beliebtheit. Die Bücherei wies Ende 1960 einen Buchbestand von 50.925 Bänden auf. Die Zahl der Entleihungen erhöhte sich von 231.380 Bänden auf 248.505 Bände im abgelaufenen Jahr 1960, wobei in der Hauptbücherei im Kramer-Amtshaus 210.909 Bände und in den 7 Zweigstellen in Schulen und von der Autobücherei 37.596 Bände ausgeliehen wurden. Etwa 16.603 Leser besuchten den Lesesaal.

In der Blindenbücherei im Kramer-Amtshaus, die aus Mitteln des Landes und der Blindenvereine errichtet wurde, befanden sich Ende 1960 2.543 Punktschriftbücher und 4.343 "sprechende Bücher". Die Ausleihe belief sich auf 2.746 Punktschriftbücher und 49.712 auf Tonband aufgenommene Bücher.

Schließlich findet das Bild der kulturellen Einrichtungen seine Abrundung durch das Landesmuseum für Kunstgeschichte und Kulturgeschichte am Domplatz und für Naturkunde in der Himmelreichallee (Gievenbeck) und durch das Staatsarchiv am östlichen Altstadtstrand (Mauritz) auf der Ecke Bohlweg/Fürstenbergstr.

4. Die zentralen Institutionen sozialer, sanitärer und sportlicher Prägung

a) soziale

An zentralen Einrichtungen sozialer Bestimmung bestehen mehrere Krankenkassen aller Art. Während sich die Deutsche Angestellten-Krankenkasse und die Allgemeine Ortskrankenkasse (rd. 51.122 Mitglieder) im Altstadtzentrum in der Königsstraße liegen, befindet sich die Landkrankenkasse für den Landkreis Münster am südlichen Altstadtstrand an der Schorlemer Straße in der Nähe des Hauptbahnhofes (Geist). Die Innungskrankenkasse für den Bezirk der Kreishandwerkerschaft Münster als Träger der gesetzlichen Krankenversicherung der in der Kreishandwerkerschaft Münster zusammengeschlossenen Innungen aller Art hat ihren Sitz östlich der Altstadt in der Schaumburgstraße neben der Wolbecker Straße (Mauritz). Sie zählte im Sept. 1961 14.500 Versicherte und unterhält in Greven eine Nebenstelle. Ferner ist noch die Barmer Ersatzkasse mit dem Standort ihrer Bezirksverwaltung in der Ludgeristraße von Bedeutung.

Die Landesversicherungsanstalt für Westfalen stellt mit ihrer Niederlassung am Bispinghof im westlichen Teil der Altstadt in Nähe des Universitätsviertels eine weitere bedeutende soziale Einrichtung mit einem weiten Funktionsbereich dar. Darüber hinaus soll bei dieser Gelegenheit auf das Versorgungsamt Münster in der Engelstraße, unweit der Altstadt (Geist), hingewiesen werden sowie auf die Orthopädische Versorgungsstelle Münster (als Unterinstanzen des Landesversorgungsamtes Westfalen) in der Urbanstraße neben der Bahnhofstraße, wo sie von den zahlreichen Auswärtigen schnell und bequem zu erreichen ist. Diese beiden sozialen Institutionen haben die Landkreise Ahaus, Beckum, Borken, Coesfeld, Lüdinghausen, Steinfurt, Tecklenburg, Warendorf und Münster zu betreuen sowie die Stadtkreise Münster und Bocholt.

Die sozialen Einrichtungen finden ihre Ergänzung durch 7 Altersheime. Die beiden Städtischen Altersheime, das Klarastift (195 Betten, davon 42 Siechenplätze) und das Haus Spital (92 Betten ohne Siechenstation) befinden sich in ruhiger Lage ziemlich weit außerhalb der Stadt in der Andreas-Hofer-Straße (Mauritz) bzw. am Toppheideweg (Gievenbeck). Das Klarastift besteht schon seit 1825 in Münster. Während es infolge der Kriegseinwirkungen lange Zeit im Schloß Heeßen bei Hamm evakuiert war, konnte es 1956 nach Erstellung eines Neubaus nach Münster zurückgeführt werden.

Eine ebenfalls abseitige Lage zeigen die nichtstädtischen Heime, das Martin-Luther-Haus (120 Betten, Träger ist die Innere Mission) in der Roxeler Straße (Gievenbeck, nördlich der Universitätskliniken), das Missions-Kloster St. Josef (Uppenberg, 23 Betten, nur für kath. Frauen) in Wilkinghege und das Altersheim Maria Trost (Mauritz, 62 Betten mit Siechenstation, Träger ist das St. Franziskushospital Münster) auf der Mauritz-Freiheit.

Die übrigen 2 nichtstädtischen Heime, das Lourdes-Heim (36 Betten, nur für kath. Frauen) und das Cohaus-Vendt-Heim (47 Betten, nur für kath. Frauen, ehemalige Stiftung) liegen dagegen in der Altstadt: in der Frauenstraße und in der Krummen Straße.

b) sanitäre

Auch auf dem Gebiete des Gesundheitswesens hat Münster durch das Vorhandensein von 15 Krankenanstalten (ohne die Landesheilanstalt für Geisteskranke) eine führende Stellung erlangen können, was aber in besonderer Weise auf die Universitätskliniken zurückzuführen ist. Im Westen der Stadt ist in dem Stadtteil Gievenbeck ein großes zusammenhängendes Universitätskliniken-Viertel entstanden. Die Medizinische Klinik (250 Betten), die Frauenklinik (115 Betten), die Augenklinik (65 Betten), die Ohrenklinik (75 Betten) und die Nervenklinik (Ecke Roxeler Straße, 160 Betten) prägen ausschließlich den Charakter des Westring als Verbindungsweg zwischen Hüfferstraße und Roxeler Straße am Coesfelder Kreuz. Im Süden schließt sich unmittelbar an den Westring am Jungblodtplatz die Chirurgische Klinik (180 Betten) an. Unweit südwestlich davon bilden die Zahnklinik (25 Betten) und die Kinderklinik (175 Betten) in der Robert-Koch-Straße sowie die Orthopädische Klinik (Hüfferstiftung, 210 Betten) in der Hüfferstraße die Fortsetzung dieses Klinikenviertels. Lediglich die Universitätshautklinik (130 Betten) bezieht in der von-Esmarch-Straße nordwestlich des Westring eine etwas isoliertere Lage. Die Universitätskliniken verfügen insgesamt über 1.385 Betten, das sind 47,7 % der 2.904 Betten der gesamten münsterschen Krankenanstalten.

Ferner befindet sich noch die Privat-Frauen-Klinik Dr. Wesener (27 Betten) im Stadtteil Gievenbeck, die südlich der Universitätskliniken in der Annette-Von-Droste-Hülshoff-Allee zu finden ist.

In der Altstadt ist lediglich eine Krankenanstalt, und zwar die Raphaels-Klinik (490 Betten) auf der Ecke Windthorststraße/Klosterstraße lokalisiert. Das Clemenshospital (früher am Hindenburgplatz) konnte sich im Jahre 1961/62 durch den großartigen Neubau einer Krankenanstalt im Süden der Stadt (Geist) am Duesbergbusch in sehr ruhiger Lage mit etwa 560 Betten gewaltig vergrößern. Im Norden der Altstadt (Uppenberg) befindet sich an der Wichernstraße zwischen Maximilianstraße und Cheruskerring das evangelische Krankenhaus "Johannisstift" (215 Betten).

Schließlich ist noch das Franziskushospital (540 Betten) östlich der Altstadt im Stadtteil Mauritz am Hohenzollernring er-

wähnenswert, das sein Aufnahmevermögen durch ein neues Bettenhochhaus in absehbarer Zeit vergrößern wird.

Bezieht man die gesamte Bettenzahl von 2.904 auf je 1.000 Einwohner Münsters, ergibt sich ein Wert von 16,1, der im Vergleich zu anderen Großstädten (z.B. Duisburg = 9,4, Recklinghausen = 11,2, Herne = 8) ¹⁾ sehr hoch ausfällt, wonach auf die große überlokale Bedeutung der münsterschen Krankenanstalten zu schließen ist, zumal im ganzen Raume Westfalen und z.T. weit darüber hinaus keine Universitätskliniken als wichtige Forschungsstätten vorhanden sind.

Eine zentrale Einrichtung besonderer Art ist die Westfälische Landesheilanstalt Marienthal für Geisteskranke im nördlichen Stadtgebiet (Uppenberg) an der Grevener Straße in Nähe des Friesenringes. Am Jahresende 1960 waren hier etwa 1.040 Kranke untergebracht, womit das Aufnahmevermögen voll und ganz erschöpft war.

c) sportliche

Als zentrale Institution sportlicher Art ist das städtische Hallenbad im Westen der Altstadt an der Promenade gegenüber dem Zoo mit einer Wasserfläche von 372 qm zu nennen. Im Jahre 1960 hatte es 465.781 Besucher zu verzeichnen, 11,5 % mehr als im Jahre zuvor. Von einiger zentraler Bedeutung ist auch die neue Sportparkanlage mit 6 Sportplätzen sowie einem Versehrtensportplatz, einer großen Sporthalle und einem Jugendheim auf der Sentruper Höhe im Südosten des Stadtteiles Gievenbeck.

Abschließend sei noch auf das Preußen-Stadion an der südlichen Stadtgrenze (Geist) mit 3 Spielfeldern und einer Gesamtfläche von 58.300 qm als zentrale sportliche Einrichtung hingewiesen, das insbesondere bei den Spielen des SC Preußen (Fußballoberliga-Verein West) Tausende aus dem nahen und fernen Münsterland anzieht.

Am Jahresende 1960 zählte Münster 56 Turn- und Sportvereine mit 14.901 Aktiven (1955 = 43 Vereine mit 9.672 Aktiven). Die 3 bedeutendsten Sportarten mit den meisten aktiven Sportlern sind Schwimmen, Fußball und Leichtathletik.

1) Wehrmann, H.H.: Hamborn-eine wirtschaftsgeographische Untersuchung, Köln 1959, S. 400 ff.

5. Die zentralen Berufe

Inwieweit die Stellung und die Bedeutung einer Stadt für ein sie umgebendes Gebiet reicht, kommt nicht zuletzt durch das Vorhandensein und die Anzahl der zentralen Berufe (Ärzte, Rechtsanwälte/Notare) zum Ausdruck. Andererseits lassen ihre z. T. unterschiedlichen Lokalisationstendenzen innerhalb des Stadtgebietes auf eine mehr oder weniger starke zentrale Funktion schließen.

Wie sich die praktischen Ärzte, Fach- und Zahnärzte Münsters in ihrer Gesamtheit zahlenmäßig auf die einzelnen Stadtgebiete verteilen, veranschaulicht nachfolgende Darstellung.¹⁾

Stand 1961 ²⁾

O r t s t e i l	Prakt. Fach- Zahn-						Insgesamt	
	Ä r z t e							
	An- zahl	%	An- zahl	%	An- zahl	%	An- zahl	%
Altstadt	16	20,8	51	35,9	36	32,1	103	31,1
Geist	19	24,7	36	25,4	31	27,7	86	26,0
Hafen	10	12,9	5	3,5	12	10,7	27	8,2
Mauritz	15	19,5	30	21,1	18	16,1	63	19,0
Uppenberg	15	19,5	8	4,6	14	12,5	37	11,2
Gievenbeck	2	2,6	12	8,5	1	0,9	15	4,5
Ges.-Münster	77	100,0	142	100,0	112	100,0	331	100,0
Auf je 10.000 Einwohner ent- fallen	(4,3)		(7,9)		(6,2)		(18,4)	

Während sich die Praxisräume der 77 praktischen Ärzte Münsters ziemlich gleichmäßig und der Bevölkerungsdichte entsprechend

1) Erstellt nach Angaben im Branchenverzeichnis: Amtliches Fernsprechnachbuch 8 für den Bezirk der Oberpostdirektion Münster, 1961/62

2) Ärzte in freier Praxis ohne Tätigkeit in einer Krankenanstalt und mit Tätigkeit in einer Krankenanstalt

über das gesamte Stadtgebiet verteilen, ist bei den 142 vorgefundenen Fachärzten aller Art eine eindeutige Konzentration auf das Altstadtzentrum und seine nähere Umgebung festzustellen. Darin bewahrheitet sich ihre starke Verkehrsorientierung infolge ihrer überlokalen Bedeutung. Etwa 51 Fachärzte, das sind nicht weniger als 35,9 % der gesamten Fachärzte, üben ihre Praxis in der Altstadt aus, wobei wiederum eine ganz eindeutige Agglomeration in den belebten und für Auswärtige zentralgelegenen City- und City-Nebenstraßen festzustellen ist. Demgegenüber tritt die Anzahl der praktischen Ärzte mit 16 Niederlassungen (= 20,8 %) weit zurück. An zweiter Stelle rangiert der südlich angrenzende Stadtteil Geist mit 36 Fachärzten (= 25,4 %). Diese Erscheinung erklärt sich weniger aus seiner dichten Besiedlung als vielmehr aus der verkehrsmäßig günstigen Lage der Bahnhofstraße. An dieser Stelle sowie in seiner unmittelbaren Nähe praktiziert daher der Hauptteil der auf diesen Ortsteil entfallenden Fachärzte. Außerdem tritt noch der zentral gelegene Ludgeriplatz sowie der angrenzende Teil der Hammer Straße stärker in Erscheinung. Ferner zeichnet sich noch mit 30-Fachärzte-Niederlassungen (= 21,1 %) der Ortsteil Mauritz aus, wobei der größte Teil auf die an die Altstadt und an die Bahnhofstraße angrenzende Friedrichstraße und die vornehme Wohnstraße Piusallee entfällt.

Auffallend ist jedoch, daß der dünnbesiedelte und verkehrsmäßig etwas abseits gelegene westliche Stadtteil Gievenbeck 12 praktizierende Fachärzte gegenüber nur 2 praktischen Ärzten aufweist und daher noch mehr Fachärzte als die beiden Stadtteile Uppenberg und Hafen mit nur 8 bzw. 5 Niederlassungen hat. Diese Häufung zwischen der Roxeler- und Hittorfstraße findet u.a. ihre Erklärung durch die westliche Lage der benachbarten Universitätskliniken am Westring.

Die Zahnärzte-Praxisräume liegen dagegen wieder entschieden dezentralisierter und reichen gleichfalls wie die der praktischen Ärzte bis weit in die äußeren Siedlungsgebiete des Stadtgebietes. Jedoch hebt sich wiederum im östlichen Altstadtgeschäftszentrum eine auffallend dichte Agglomeration von 36 praktizierenden Zahnärzten (= 32,1 %) ab, wonach auf ihre starke zentrale Funktion zu schließen ist. Ansonsten ergibt sich in den einzelnen Stadt-

teilen eine der Bevölkerungsdichte adäquate Verteilung. Lediglich der Ortsteil Geist ist mit 31 Niederlassungen (=27,7 %) vor allen anderen Neustadtgebieten dominierend, wobei die Konzentration in der Bahnhofstraße von überlokaler Bedeutung ist.

Im ganzen gesehen sind die Fachärzte mit 142 Niederlassungen (= 42,9 %) im Vergleich zu den praktischen Ärzten (= 23,3 %) und den Zahnärzten (= 33,8 %) am stärksten an der Berufsstruktur der 331 in Münster vorgefundenen Ärzte beteiligt, was sich in besonderer Weise durch die Funktion Münsters als Universitätskliniken-Stadt erklärt. Während auf je 10.000 Einwohner 4,3 praktische Ärzte und 6,2 Zahnärzte entfallen, beläuft sich der Anteil bei den Fachärzten auf 7,9, wodurch sich ihre große überlokale Stellung zur Genüge herauskristallisiert. Selbst für Großstädte wie Dortmund, Essen und Bochum konnte nur ein Wert von 3,3, 3,4 und 2,4 je 10.000 Einwohner ermittelt werden, wohingegen aber die Werte für die praktischen Ärzte mit 4,0, 4,6 und 3,4 im großen und ganzen dem münsterschen von 4,3 sehr nahe kommen¹⁾.

Die Untersuchung über die Lokalisation der Kanzleien der Rechtsanwälte und Notare führte in etwa zu dem gleichen Ergebnis wie die der Fachärzte. Nachfolgende Tabelle gibt im einzelnen einen Einblick in die Verteilung nach Stadtgebieten:

O r t s t e i l	Rechtsanwälte und Notare ²⁾	
	Anzahl	%
Altstadt	40	39,6
Geist	20	19,8
Hafen	-	-
Mauritz	19	18,8
Uppenberg	17	16,8
Gievenbeck	5	5,0
Gesamt-Münster	101	100,0
Auf je 10.000 Einwohner entfallen	(5,6)	

¹⁾Wehrmann H.H.: Hamborn - eine wirtschaftsgeographische Untersuchung, Köln 1959, S. 109

²⁾Erstellt nach Angaben im Branchenverzeichnis: Amtliches Fernsprechbuch 8 für den Bezirk der Oberpostdirektion Münster, 1961/62

Von den 101 festgestellten Anwalts-Niederlassungen konzentrieren sich 40 auf die Altstadt, so daß der sich hierbei ergebende Verdichtungsgrad von 39,6 % noch höher ausfällt als bei den Fachärzten mit 35,9 %. Es zeigt sich fast eine ausschließliche Häufung in den City-Geschäfts- und City-Nebenstraßen, wo sich viele Fachanwälte der verschiedensten Richtungen befinden, deren Funktionsbereich weit über die Stadtgrenze hinausgeht. Daß die beiden Stadtteile Geist und Mauritz mit 20 (= 19,8 %) bzw. 19 (= 18,8 %) Kanzleien einen nicht unbedeutenden Anteil zu verzeichnen haben, ergibt sich aus der dichten Agglomeration in der Bahnhofstraße und der Friedrichstraße/Warendorfer Straße.

56 Rechtsanwälte (= 55,4 %) sind auch gleichzeitig Notar. Bei Umrechnung der Anwälte auf je 10.000 Einwohner erstellt sich ein Wert von 5,6, der bedeutend über dem der großen Städte selbst wie Essen (4,2), Dortmund (2,9) und Bochum (2,9) liegt¹⁾. Dieser überdurchschnittliche Wert Münsters ist u.a. auf die Tatsache zurückzuführen, daß Münster zahlreiche zentrale Einrichtungen auf dem Justizsektor besitzt²⁾.

6. Ergebnis

Abschließend sollen noch einmal die Hauptschwerpunktbildungen der zentralen Einrichtungen in ihrer Gesamtheit herausgestellt werden. Wie die Analyse ergab, kristallisiert sich das Altstadtzentrum als der Hauptstandort zentraler Einrichtungen heraus, was vor allem für die zentralen Verwaltungsinstitutionen sowie Einrichtungen wirtschaftlicher Art gilt, wobei die Lokalisationen in der Königsstraße/Rothenburg am deutlichsten hervortreten. Ferner konnte der Hauptanteil der zentralen Berufe in den Altstadtgeschäftsstraßen in verkehrsmäßig guter Lage festgestellt werden. Die westliche Altstadt Hälfte erfährt ihre stärkste Prägung als Universitätsviertel.

Die zentralen Einrichtungen der Altstadt mit ihrer Schwerpunktbildung im Süden erfahren schließlich ihre Fortsetzung in südlicher Richtung durch ein bedeutendes landwirtschaftliches

1) Wehrmann:H.H.,Hamborn, eine wirtschaftsgeographische Untersuchung, Köln 1959, S. 110

2) Siehe S. 132

Verwaltungszentrum unmittelbar südöstlich des Altstadttrandes zwischen Schorlemer Straße und Engelstraße, das gleichfalls zu einer starken Verkehrskonzentration auf das Stadtzentrum beiträgt.

In den Außenbezirken heben sich lediglich der Hohenzollern-Ring mit seinen östlichen Seitenstraßen - Mauritz - (Oberpostdirektion, Oberfinanzdirektion, Franziskushospital - 2 Berufsschulen, 2 Altersheime usw.) sowie westlich der Altstadt (Gievenbeck) der Westring als Universitätsklinikenviertel durch eine stärkere Agglomeration von zentralen Einrichtungen ab. Der Stadtteil Geist zeichnet sich vor allem durch das Vorhandensein sehr bedeutender zentraler Bildungseinrichtungen (2 Pädagogische Akademien, 1 Werkkunstschule, 2 Realschulen, 1 Höhere Schule usw.) aus.

Außer diesen Schwerpunktbildungen wurden alle übrigen zentralen Institutionen vorwiegend in Streuansiedlung vorgefunden, wobei im Norden des Stadtgebietes (Uppenberg) noch insbesondere auf die Westfälische Gemüsebau-Vereinigung als wirtschaftliche Einrichtung sowie die Westfälische Nervenheilanstalt Marienthal östlich der Grever Straße und die südöstlich davon gelegene Waser- und Schifffahrtsdirektion am Cheruskerring hinzuweisen ist, die im äußeren Siedlungsbild besonders stark hervortreten.

Das Fazit dieser eingehenden Untersuchung besteht in der Feststellung, daß die Stadt Münster eine Vielzahl sehr bedeutender zentraler Einrichtungen beherbergt und sie zu einem wichtigen vollzentralen Ort für ein weites Gebiet stempeln.

E. Die Stellung und Entwicklung der Landwirtschaft des Münsterschen Stadtgebietes unter Berücksichtigung der stetigen Ausweitung der Siedlungs- und Gewerbebetriebsflächen

I. Die landwirtschaftlichen Betriebe

Die Wirtschaftsstruktur Münsters wird auch heute noch in bedeutendem Maße durch das Erscheinungsbild der Landwirtschaft geprägt. Rund 53 % (3.923 ha), also über die Hälfte der Gesamtfläche des Stadtgebietes Münster von 7.382,5 ha, werden noch landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzt. Hinzu kommen weitere 433 ha Wald mit 5,9 % des gesamten städtischen Gebietes. Der Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Flächen an der Gesamtgröße der Stadt ist im Vergleich zu vielen anderen Großstädten sehr beträchtlich. Besonders im Ruhrgebiet haben beispielsweise die schnell emporblühenden Industriestädte im Laufe der Zeit einen wesentlich größeren Flächenanteil der landwirtschaftlichen Betriebe in Industrie- und Siedlungsgelände umgewandelt. In Duisburg-Hamborn z. B. betragen die landwirtschaftlich bewirtschafteten Areale nur noch rd. 10 % des gesamten Stadtgebietes.

Aber im Zuge des fortschreitenden Wachstums von Handel und Gewerbe und die damit zusammenhängende Ausweitung der gewerblichen Flächen und Wohnblocks zeichnet sich auch in Münster eine Zeit allmählichen Rückganges der landwirtschaftlichen Flächen ab, eine Entwicklung, die in allen Städten deutlich festzustellen ist. Im Jahre 1931, also vor rd. 30 Jahren, machten die landwirtschaftlichen Betriebsflächen in Münster mit 4.629 ha noch fast 70 % der gesamten Stadt von 6.712 ha Größe aus und stellten damit eine wichtige wirtschaftliche Grundlage der münsterschen Bevölkerung dar, wobei der bäuerliche Charakter der Stadt durch größere landwirtschaftliche Besiedlungskomplexe noch sehr klar zum Ausdruck kam. 1956 belief sich dagegen die landwirtschaftlich genutzte Fläche nur noch auf rd. 56 %, die in den folgenden Jahren jährlich durchschnittlich um 1 % (ca. 70 ha) zurückging. Siehe nachstehende Tabelle:

Jahr	Landwirtschaftlich und gärtnerisch ge- nutzte Flächen in ha	Bestand in % der Ge- samtflä- che	1)
1960	3.923	53,1	(Gesamtgröße des Stadtgebietes 7.382,5 ha
1958	4.060	55,0	
1956	4.140	56,2	
1931	4.629	69,0	(Gesamtgröße des Stadtgebietes 6.712 ha

Die Erfahrung zeigt, daß jährlich etwa 2 Bauernhöfe von der Stadt erworben und ihre Betriebsfläche für Besiedlungszwecke bereitgestellt werden. Soweit keine Entschädigung in Geld gewünscht wird, bekommen die Eigentümer nach Möglichkeit andere Betriebsflächen, zum Teil auch außerhalb des Stadtkreises zugewiesen.

Obwohl diese Entwicklung auch in der Zukunft vielleicht noch in verstärktem Maße anhalten wird, kann im ganzen gesehen, von einer allgemeinen Auflösungstendenz der Landwirtschaft im städtischen Bereich noch keine Rede sein.

Der Hauptlandwirtschaftsgürtel zieht sich vor allem im Westen und Norden um die Siedlungsgebiete, wobei die Stadtteile Gievenbeck, Uppenberg und Mauritz durch ihre starke landwirtschaftliche Prägung deutlich hervortreten. Jedoch wird dieser Gesamteindruck durch die wachsenden Siedlungen in Gievenbeck, Uppenberg (Kinderhaus) und Mauritz(hier infolge des Baues der Coerdestadt) ein wenig abgeschwächt.

Der Osten und der Süden sind durch das Vordringen von Wohn- und Gewerbegebieten bis an die Peripherie der Stadtgrenze nur noch schwach mit bäuerlichen Betrieben durchsetzt. Lediglich der Südosten, nördlich und westlich Gremmendorfs, hebt sich durch seine Agrarstruktur etwas deutlicher ab. Aber auch in diesem Gebiet sowie im Südwesten als Folge der Errichtung der Aaseestadt wachsen durch stetige Freigabe von neuem Siedlungsgelände die Wohngebiete immer dichter zusammen, was natürlich zu strukturellen Gebietsveränderungen führt.

Zur Zeit existiert noch die beträchtliche Zahl von 181 Landwirtschaftsbetrieben im Stadtgebiet von Münster, die auf folgende

1) Erstellt nach Angaben der Statistischen Jahressbücher der Provinzialhauptstadt Münster der Jahre 1960, 1958, 1956, 1931

Betriebsgrößenklassen entfallen:

(Landwirtschaftliche Betriebe)¹⁾

Betriebsgrößen- klasse		Anzahl	Flächen	
			in ha	%
	bis 5 ha	20	66,07	2,1
über 5 ha	bis 10 ha	46	344,89	11,1
über 10 ha	bis 20 ha	64	889,07	28,8
über 20 ha	bis 30 ha	27	657,74	21,2
über 30 ha	bis 40 ha	13	457,04	14,7
über 40 ha	bis 60 ha	7	348,18	11,2
über 60 ha		4	336,78	10,9
gesamt		181	3.099,77	100,0

Die Höfe liegen in Streusiedlungen über dem Gebiet verteilt, was auch für das ganze Münsterland charakteristisch ist. Es sind Betriebe aller Größenklassen vorhanden. Die Betriebe der Größenklasse von 10 - 20 ha sind mit 64 Höfen und einer Fläche von rd. 890 ha mit etwa 29 % an den der Landwirtschaft dienenden Böden am stärksten vertreten. Mit etwas Abstand folgen 27 Gehöfte der Größenklasse 20 - 30 ha bei einem Flächenanteil von etwa 21 %. Zahlenmäßig stark treten auch die Höfe von 5 - 10 ha mit 46 Betrieben hervor, die zusammen rd. 11 % der landwirtschaftlichen Flächen ausmachen. Ferner gibt es 13 größere Höfe mit 30 - 40 ha Land, sowie 7 Gehöfte mit 40 - 60 ha Fläche. An Großbetrieben mit über 60 ha Land sind 4 vorhanden, die mit rd. 337 ha fast 11 % der gesamten landwirtschaftlich genutzten Flächen darstellen. Die gesamte Betriebsgrößenstruktur wird noch von 20 Betrieben bis 5 ha Größe vervollständigt, die aber mit rd. 2 % nur gering an der Gesamtfläche beteiligt sind. Demnach bestimmen in erster Linie Betriebe mittlerer Größenklasse das landwirtschaftliche Bild des Stadtgebietes. Von den 181 bäuerlichen Betrieben sind 135 Höfe, die über 10 ha Land bewirtschaften, auf Grund ihrer Größe gut existenzfähig. Demgegenüber sind insbesondere die 20 Betriebe mit einem Größenverhältnis bis zu 5 ha

1) Erstellt nach Auszählungen beim Finanzamt Münster Stadt

von ihrer Scholle allein nicht lebensfähig. Diese Inhaber sind daher fast alle in der nahen Stadt nebenberufstätig oder führen eine Gastwirtschaft.

Neben Eigentumsbetrieben sind etliche Pachthöfe anzutreffen. Hauptverpächter sind Adelige, die Stadt Münster und der Studienfond. Im Nordwesten dominiert der Eigenbesitz, im Westen und Norden hingegen der Pachtbesitz des Studienfonds bzw. der Stadt Münster. Die Verpachtungen im Südosten (Gremmendorfer Gebiet) gehören dem Erbdrosten zu Senden.

Hauptanbauf Früchte der münsterschen Landwirtschaftsbetriebe sind Roggen, Kartoffeln, Menggetreide, Weizen und Hafer. Auf die lehmigen Böden des Westens bzw. Nordwestens entfällt der Hauptanteil des Weizenanbaues. Auf den sandigen Böden des Nordens, Nordostens und Ostens herrscht der Roggen-, Kartoffel- und Haferanbau vor. Im übrigen siehe bezüglich der einzelnen Fruchtarten und ihrer Anbaumengen nachstehend aufgeführte Übersicht, wonach der Roggenanbau vor allen anderen Fruchtarten dominierend ist.

(Bodennutzung 1960) ¹⁾

Fruchtarten	Anbauflächen in ha		in %
Winterroggen	682		
Sommerroggen	<u>27</u>	709	31,8
Frühkartoffeln	33		
Mittelfrühe Kartoffeln	123		
Mittelspäte und späte Kartoffeln	<u>121</u>	277	12,4
Winterweizen	195		
Sommerweizen	<u>22</u>	217	9,7
Hafer		186	8,3
Wintermenggetreide	24		
Sommermenggetreide	<u>161</u>	185	8,3
Wintergerste	88		
Sommergerste	<u>65</u>	153	6,8
Klee u. Klee gras		86	3,8
Luzerne		17	0,8
Ackerwiesen		80	3,6
Dauerwiesen		<u>324</u>	14,5
Insgesamt		2.234	100,0

1) Erstellt nach Angaben des Statistischen Amtes der Stadt Münster

II. Die Gartenbaubetriebe

Neben landwirtschaftlichen Betrieben weist das Stadtgebiet zahlreiche Gärtnereien auf, deren Produkte auf den münsterschen Märkten einen guten Absatz finden.

Der münstersche Gemüsebau blickt auf eine über 100-jährige Geschichte zurück. Vorwiegend Handwerker betrieben in damaliger Zeit in ihren Bürgergärten vor den Toren der Stadt Gärtnerei als Nebenerwerbszweig, die später vielfach wegen der guten Absatzchancen auf dem münsterschen Wochenmarkt allmählich in eine selbständige Existenz übergang und sich in der Folgezeit mit dem Wachstum der Stadt gut entwickeln konnte.

Heute gibt es etwa 57 Gartenbaubetriebe, die sich wie folgt auf die einzelnen Betriebsgrößenklassen verteilen:

(Gartenbaubetriebe der Stadt Münster) ¹⁾

Betriebsgrößenklassen		Anzahl	Flächen in ha	%
	bis 1 ha	8	5,33	2,4
über 1 ha	bis 3 ha	16	33,11	15,1
über 3 ha	bis 5 ha	23	93,28	42,4
über 5 ha	bis 7 ha	5	29,74	13,5
über 7 ha		5	58,54	26,6
insgesamt		57	220,00	100,0

Aus der Übersicht ist abzulesen, daß rd. 42 % der Gesamtfläche von 220 ha mittelgroße Betriebe von 3 - 5 ha mit insgesamt rd. 93 ha einnehmen, die sich auf 23 Betriebe dieser Größenklasse verteilen. Die 16 kleineren Betriebe mit 1 - 3 ha Größe sind mit rd. 15 % (rd. 33 ha) an den gesamten gärtnerisch genutzten Flächen beteiligt, gefolgt von 5 größeren Gärtnereien mit je 5 - 7 ha Fläche (rd. 30 ha = 13,5 %). Der Flächenanteil der 8 Kleinbetriebe bis 1 ha Bewirtschaftungsfläche ist mit 2,4 %, gleich rd. 5 ha, im Rahmen der übrigen Größenklassen nur mini-

1) Erstellt nach Auszählungen beim Finanzamt Münster Stadt

mal, die daher zur Existenzsicherung teils ein eigenes Ladengeschäft in der Stadt unterhalten und nebenher Südfrüchte führen, so daß sich das ganze Unternehmen doch noch recht wirtschaftlich gestaltet.

Unter den 5 Betrieben mit über 7 ha und einer Fläche von etwa 59 ha (26,6 % der Gesamtfläche) befinden sich drei größere Baumschulgärtnereien mit durchschnittlich 8 - 12 ha, deren Bewirtschaftungsflächen größtenteils aus Pachtland bestehen, das jeweils für 5 - 10 Jahre gepachtet wird, was für Baumschulen charakteristisch ist. Danach erfolgt eine anderweitige Pachtung, da nach dieser Zeit der Boden baummüde geworden ist .

Die stärkste Konzentration der Gartenbaubetriebe befindet sich im Norden des Stadtgebietes mit 40 - 50 Betrieben. Zahlenmäßig sind im Stadtgebiet Mauritz die meisten Betriebe anzutreffen, aber das Stadtgebiet Uppenberg weist mit großen Gemüse- und Blumengärtnereien die größten gärtnerischen Flächen auf. Auf die Gebiete Gievenbeck im Westen sowie auf die dichtbesiedelten Teile Geist und Hafen im Süden konzentrieren sich durchschnittlich 4 - 5 Gärtnereien.

Als Ergänzung zu den Gartenbaubetrieben soll abschließend noch auf die 41 Schrebergartenanlagen der Stadt Münster hingewiesen werden. Sie umfassen insgesamt 2.949 Gärten mit einer durchschnittlichen Größe von 400 qm. Die gesamten Schrebergartenanlagen belaufen sich auf eine Fläche von 126,6 Hektar (= 1,7 % des Stadtgebietes) und befinden sich größtenteils in den Außenbezirken an der Peripherie der städtischen Siedlungsgebiete; u. a. in Gievenbeck unmittelbar westlich der Universitätskliniken, in Uppenberg in dem Gebiet zwischen Coerder Weg und Gronauer/Rheiner Bahnlinie, im Bezirk Hafen zwischen Albersloher Weg und Wolbecker Straße zu beiden Seiten der Umgehungsstraße und im Bezirk Geist zwischen Kappenberger Damm und Hammer Straße gleichfalls längs der Umgehungsstraße.

III. Die Rieselfelder

Die Rieselfelder der Stadt Münster nehmen in ihrer landwirtschaftlichen und gärtnerischen Nutzung eine Sonderstellung ein und sollen daher in diesem Zusammenhang eine besondere Behandlung erfahren.

Sie befinden sich in der Coerheide und der Gelmerheide im Norden der Stadt, zwischen Dortmund-Ems-Kanal und der Münsterschen Aa. Die räumliche Ausdehnung erstreckt sich von Süden nach Norden in einer Länge von 5 km sowie von Westen nach Osten in einer Breite von 1 km.

Etwa um das Jahr 1900 erwarb die Stadt die Heideflächen für Zwecke der Abwasserreinigung, da sich Sandböden besser dafür eignen als wasserundurchlässigere Leimböden. Mittels eines Dampfpluges wurden die in Angriff genommenen Flächen bis zu 1,20 m umgepflügt und für die Abwasserbehandlung fertiggestellt. Somit konnten gleichzeitig 2 wichtige Ziele erreicht werden, einmal die Reinigung der Abwässer der Stadt Münster und zum anderen konnten bisher unfruchtbare Heideflächen in fruchtbares Acker- und Weideland umgewandelt werden, was volkswirtschaftlich einen großen Gewinn darstellt. Durch die reichliche Zufuhr von Nährstoffen der Abwässer lassen sich auch auf den armen Heidesandböden gute landwirtschaftliche Erfolge erzielen. Während Zeiten mit niedrigen Niederschlägen ist das Abwasser besonders wertvoll.

Das gesamte Rieselfeldgebiet umfaßt eine Fläche von rd. 570 ha, wovon etwa 97 ha auf das Stadtgebiet Münster entfallen. Der 3. Bauabschnitt mit einer Berieselungsfläche von rd. 25 ha, die sich im städtischen Bereich befindet, wurde im Jahre 1958 begonnen und jetzt fertiggestellt. Rund 470 ha Land hat die Stadt Münster verpachtet, die weiteren 100 ha bestehen aus Forsten (52 ha), Gräben, Klärteichen, Wegen usw.

Der Bau einer Großkläranlage ist außerdem noch geplant, da die Berieselungsanlagen, die seinerzeit für 90 000 Einwohner gebaut wurden, längst nicht mehr ausreichen, um die Abwässer der stetig wachsenden Stadt Münster mit über 180 000 Einwohnern aufnehmen zu können, zumal unter den heutigen Umständen der Wasserverbrauch und damit die Abwässermenge erheblich gestiegen ist.

Nicht weniger als 235 Pächter haben Rieselland gepachtet. Neben 228 Einzelpachtungen mit insgesamt rd. 328 ha Fläche gibt es 3 Hofpachtungen von rd. 92 ha. Während die Pachtsummen bei Hofpachtungen 65 DM betragen, belaufen sie sich bei Einzelpachtungen auf 71 DM je Morgen. Die Stadt Münster trägt auch die Bau- und Unterhaltungskosten der 3 Höfe, die sich in den letzten 8 Jahren auf 203.000 DM beliefen. Den jährlichen Pachtsummen von rd. 120.000 DM stehen etwa 700.000 DM Unterhaltungskosten der gesamten Anlage gegenüber.

Die Flächen der Hofpachtung Möcklinghoff (16,82 ha) liegen im Stadtgebiet sowie Teile des Hofes Messing (55,41 ha). Die Betriebsflächen des Hofes Mertens (21,98 ha) und die restlichen Teile des Hofes Messing befinden sich in der Gemeinde Mauritz.

Die Pächter haben folgende Fruchtfolge einzuhalten:

- Grünland
- Rüben
- Kartoffeln
- Halmfrüchte,

wobei sich die Anbauverhältnisse in etwa wie folgt gestalten:

- 55 % Gras
- 20 % Rüben
- 10 % Kartoffeln
- 10 % Roggen, Hafer
- 5 % Gemüse

Die gärtnerisch genutzten Flächen werden mit Absicht gering gehalten, da wegen der 3 - 4 Fruchtfolgen schlechte Berieselungsmöglichkeiten gegeben sind.

Von März bis November erfolgt Grünlandbewässerung, von November bis März die des brachliegenden Ackerlandes. Daher muß das in etwa ausgeglichene Verhältnis von Grün- und Ackerland gewahrt bleiben, damit zu allen Jahreszeiten die anfallenden Abwässer für Berieselungszwecke verwendet werden können.

Nach Untersuchungen von Otter hat sich ergeben, daß sich auf Grund von Rohabwasserdüngung auch ohne Handelsdüngerzugabe stets gute Ernten ergeben ¹⁾. Im Gegenteil, bei reiner Rohabwasserdüngung bei Grünland, Futterrüben, Kartoffeln usw. werden sogar Mehrerträge erzielt gegenüber der Düngung mit Stallmist bzw. Handelsdünger auf unbewässerten Flächen, was folgende Übersicht klar erkennen läßt.

1) Quelle: Otter, H.: Neue Untersuchungen in der Abwasserlandbehandlungsanlage der Stadt Münster (Westf.) im Vergleich zu alten Untersuchungen, S. 72

Ernteergebnisse ¹⁾

Fruchtarten	bei Rohab- wasser- gaben	bei Handels- düngergaben auf Naturland	Mehrer- trag	in %
Kartoffeln	230 dz/ha	170 dz/ha	60 dz/ha	35,3
Futterrüben	1.100 dz/ha	550 dz/ha	550 dz/ha	100,0
Heu	110 dz/ha	50 dz/ha	60 dz/ha	120,3
Weißkohl	510 dz/ha	440 dz/ha	70 dz/ha	15,9
Rotkohl	330 dz/ha	250 dz/ha	80 dz/ha	32,0
Wirsing	380 dz/ha	300 dz/ha	80 dz/ha	26,7
Möhren	310 dz/ha	220 dz/ha	90 dz/ha	40,9
Insges. 2.970 dz/ha		1.980 dz/ha	990 dz/ha	50 %

Durch die Erwärmung des Bodens, die durch die Beschickung mit Abwässern gegeben ist, wird eine landwirtschaftliche Produktionssteigerung u. a. mitbewirkt, da im Frühjahr ein früheres Erwachen der Vegetation festgestellt werden konnte. Diese Wirkungen zeigen sich ebenfalls im Herbst durch längeres Anhalten der Vegetation. Darüber hinaus konnten bei der Untersuchung im Hinblick auf die Qualität gleichfalls bessere Leistungen festgestellt werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß es sich bei den Betrieben mit Abwasserbehandlung um landwirtschaftlich gesunde und wirtschaftlich besonders leistungsfähige Höfe handelt, wovon sich der Verfasser selbst überzeugen konnte. Selbst kleinere Betriebe haben bei intensiver Viehwirtschaft eine gute Existenzgrundlage. Zum andern wird von der Stadt Münster als Verpächter viel Wert darauf gelegt, daß der Pächter gut wirtschaftet, andernfalls ihm gekündigt wird.

Das Berieselungsverfahren als solches stellt eine gute Möglichkeit der Abwasserreinigung dar.

¹⁾ Quelle: Otter, H.: Neue Untersuchungen in der Abwasserlandbehandlungsanlage der Stadt Münster (Westf.) im Vergleich zu alten Untersuchungen, S. 72

F. Die Stellung des Handwerks im Rahmen der münsterschen Wirtschaftszweige

Unter diesem Kapitel der Arbeit soll ein kurzer Überblick über den Stand, die Struktur und wirtschaftliche Bedeutung des münsterschen Handwerkes gegeben werden, wobei den Fragen nachgegangen wird: Wo und mit welcher Intensität haben sich im Stadtgebiet Handwerksviertel gebildet, und wie war die Entwicklung des münsterschen Handwerkes in den letzten Nachkriegsjahren?

Die nachfolgenden Darstellungen beruhen auf eigenen Erhebungen und Auszählungen der in der Handwerksrolle der Handwerkskammer Münster erfaßten münsterschen Handwerksbetriebe sowie auf Auswertung des von der Kreishandwerkerschaft Münster zur Verfügung gestellten Materials.

I. Die Struktur und die Standorte des münsterschen Handwerkes

Daß das Handwerk im Rahmen des münsterschen Wirtschaftslebens eine nicht untergeordnete Rolle spielt, kommt bereits durch die hohe Zahl von 1.963 gezählten Betrieben mit ihren etwa 20 % der in Münster vorhandenen Arbeitsplätze zur Genüge zum Ausdruck. Die umseitigen Zusammenstellungen geben ein Bild davon, wie sich die Handwerksbetriebe im einzelnen auf die 7 Handwerksgruppen verteilen.

Vor allem das Bekleidungs-, Textil- und Lederhandwerk sowie das Metallhandwerk sind mit 470 (= 23,9 %) und 458 (= 23,3 %) Betrieben wesensbestimmend für die Struktur des münsterschen Handwerkes. Auf diese beiden Handwerksgruppen entfällt mit 928 Betrieben fast die Hälfte aller Handwerksbetriebe. Einen weiteren Hauptanteil stellt das Bau- und Ausbauhandwerk mit 368 Betrieben (= 18,3 %) dar, wobei etwa 160 Betriebe dem reinen Bauhandwerk bzw. der Bauindustrie mit rund 8.000 Beschäftigten angehören. Etwas schwächer sind hingegen das Gesundheits- und Körperpflege-, das chemische und Reinigungshandwerk und das Nahrungsmittelhandwerk mit 233 (= 11,9 %) bzw. 231 (= 11,8 %) Betrieben vertreten. Die übrigen 2 Handwerksgruppen, das Holzverarbeitende Handwerk und das Glas-, Papier-, keramische und sonstige Handwerk, treten demgegenüber unter Berücksichtigung der Gesamtstruktur mit 130

Das Handwerk in Münster
(Stand Juni 1961)

Handwerkliche Berufe	Betriebe	
	Anzahl	%
<u>Gruppe I: Bau- und Ausbauhandwerke</u>		
Maurer	16	
Beton- und Stahlbetonbauer, Baubetriebe	60	
Zimmerer, einschl. Treppenbauer	12	
Dachdecker (Schiefer-, Schindel-, Stroh-, (Rohr)- u. Ziegeldeck.)	19	
Straßenbauer, Pflasterer, einschl. Tief- bauer, Asphaltierer u. Landeskultur- bauer	11	
Wärme-, Kälte- und Schallschutzisolierer	4	
Mosaik-, Platten- und Fliesenleger	16	
Betonstein- u. Terrazzohersteller, ein- schließlich Kunststeinhersteller	3	
Steinholzleger	1	
Brunnenbauer	2	
Steinmetze u. Steinbildhauer, einschließ- lich Natursteinschleifer	12	
Stukkateure, einschl. Modelleure, Gipser und Verputzer	13	
Maler, Tüncher, einschl. Polychromeure	162	
Lackierer	5	
Ofensetzer	6	
Schornsteinfeger	13	
Bauschlosser	8	
Fuger	5	
Gruppe I: insgesamt	368	18,7
Übertrag	368	18,7

	Betriebe	
	Anzahl	%
Übertrag	368	18,7
<u>Gruppe II: Metallhandwerke</u>		
Schmiede	14	
Schlosser, Schweißer	36	
Maschinenbauer, einschl. Waagenbauer, Karosseriebauer	10	
Mühlenbauer	1	
Mechaniker (Nähmaschinen, Fahrräder)	64	
Büromaschinenmechaniker	21	
Kraftfahrzeugmechaniker, einschl. Zylinder- u. Kurbelwellenschleifer	52	
Kraftfahrzeugelektriker	6	
Landmaschinenmechaniker	4	
Büchsenmacher	2	
Klempner, Kühlerhersteller u. Kühler- reparateure	1	
Klempner und Installateure	61	
Zentralheizungs- und Lüftungsbauer	12	
Elektroinstallateure	70	
Elektro- und Fernmeldemechaniker, ein- schließl. Schwachstrommechaniker	3	
Elektromaschinenbauer	2	
Radio- und Fernsehtechniker	17	
Uhrmacher	34	
Graveure, Formstecher, Damaszierer	4	
Gürtler und Metallschleifer	3	
Metallformer und Metallgießer, einschl. Zinngießer	1	
Glockengießer	1	
Messerschmiede	3	
Gold-, Silber-, Kupferschmiede, Juweliere, Emailleure	35	
Messerschleifer	1	
Gruppe II: insgesamt	458	23,3
Übertrag	826	42,0

	Betriebe	
	Anzahl	%
Übertrag	826	42,0
<u>Gruppe III: Holzhandwerke</u>		
Tischler, Kegelbahnbauer, Parkettleger	112	
Stellmacher	2	
Drechsler, einschl. Spielzeugher- steller	5	
Schirmmacher, einschl. Stockmacher	4	
Holzbildhauer	2	
Böttcher, einschl. Muldenhauer	1	
Bürsten- und Pinselmacher, Drahtbürsten- macher, einschl. Besenmacher	3	
Korbmacher	1	
Gruppe III: insgesamt	130	6,6
<u>Gruppe IV: Bekleidungs-, Textil- und Lederhandwerke</u>		
Herrenschneider, einschl. Lederbeklei- dungsschneider	113	
Damenschneider	115	
Wäscheschneider, einschl. Korsettmacher	8	
Sticker, einschl. Klöppler	2	
Stricker, einschl. Wirker	8	
Putzmacher	27	
Weber, einschl. Tuchmacher und Posamen- tierer	4	
Kürschner, einschl. Rauchwarenzurichter	14	
Mützenmacher, einschl. Hutmacher	1	
Schuhmacher, Schäftemacher	110	
Orthopädie-schuhmacher	9	
Sattler	10	
Polsterer u. Dekorateure, einschl. Lino- leumleger	39	
Hausschneiderin, Flickschneiderin	10	
Gruppe IV: insgesamt	470	23,9
Übertrag	1.426	72,5

	Betriebe	
	Anzahl	%
Übertrag	1.426	72,5
<u>Gruppe V: Nahrungsmittelhandwerke</u>		
Bäcker, Feinbäckwarenhersteller	119	
Konditoren, einschl. Süßwarenhersteller	26	
Fleischer, einschl. Großschlachter, Hausschlachter	85	
Brauer und Mälzer	1	
Gruppe V: insgesamt	231	11,8
<u>Gruppe VI: Gesundheits- u. Körperpflege</u>		
Chem. u. Reinigungshandwerke		
Augenoptiker	12	
Bandagisten	4	
Orthopädiemechaniker	2	
Zahntechniker	11	
Friseure, Perückenmacher	172	
Wäscher, Plätter	25	
Gebäudereiniger, einschl. Glasreinigung	7	
Gruppe VI: insgesamt	233	11,9
<u>Gruppe VII: Glas-, Papier-, keramische u.</u>		
sonstige Handwerke		
Glaser	6	
Glasschleifer und Glasätzer	4	
Glasbläser u. Glasinstrumentenmacher einschl. Glasaugenmacher	1	
Glas- und Porzellanmaler	3	
Photographen, Phototechniker	14	
Buchbinder, einschl. Linierer, Etui- u. Kartonagenmacher	12	
Drucker, Buchdrucker	12	
Orgelbauer	2	
Klavier- u. Harmoniumbauer, Handzuginstru- mentenmacher	6	
Geigenbauer, einschl. sonstiger Streich- instrumentenmacher	1	
Metallblasinstrumenten- und Schlagzeugmacher	1	
Holzblasinstrumentenmacher	1	
Schilder- u. Lichtreklamehersteller	1	
Vulkaniseure	8	
Marmorschleifer	1	
Übertrag	73	3,8

	Betriebe	
	Anzahl	%
Übertrag	1.963	100,0
Insgesamt	1.963	100,0
	=====	=====

Die Struktur des münsterschen Handwerkes¹⁾

		Anzahl	%
Gruppe	I: Bau	368	18,7
"	II: Metall	458	23,3
"	III: Holz	130	6,6
"	IV: Bekleidung	470	23,9
"	V: Nahrung	231	11,8
"	VI: Gesundheit	233	11,9
"	VII: Glas, Papier	73	3,8
	u. s.		
Gesamt-Handwerk:		1.963	100,0

1) Erstellt nach eigenen Auszählungen der in der Handwerksrolle eingetragenen Betriebe (Sommer 1961)

(=6,6 %) und 73 (= 3,8 %) Niederlassungen noch stärker zurück.

Ferner wurde der Versuch einer strukturellen Aufteilung der Handwerksbetriebe auf die einzelnen Stadtteile unternommen, um einiges über die Schwerpunktbildung im Siedlungsbild und die Wirtschaftsstruktur der jeweiligen Stadtbezirke aussagen zu können. Einen Gesamtüberblick vermittelt hierbei die umseitig erstellte Übersicht.

Diese Analyse führte zu dem eindeutigen Ergebnis, daß das Handwerk in dem dichtbesiedelten südlichen Neustadtteil Geist mit 578 Betrieben, das sind rund 30 % aller in Münster vorgefundenen Handwerksansiedlungen, am stärksten vertreten ist. Diese Aussage trifft fast für alle Handwerksgruppen, insbesondere aber für das Bau- und Ausbauhandwerk (130 Betriebe = 35,4 %), das Metallhandwerk (151 Betriebe = 33,0 %) und das Bekleidungs-, Textil- und Lederhandwerk (124 Betriebe = 26,4 %) zu.

Mit Abstand folgen erst die Altstadt (378 Betriebe = 19,3 %) und der Neustadtteil Uppenberg (368 Betriebe = 18,7 %) vor Mauritz (305 Betriebe = 15,5 %) und Hafen (293 Betriebe = 14,9 %). Am weitaus schwächsten tritt das Handwerk in dem dünnbesiedelten westlichen Stadtteil Gievenbeck mit nur 41 Niederlassungen (=2,1 %) in Erscheinung, das dadurch seinen ruhigen Wohncharakter weitgehend wahren konnte. In der Altstadt zeichnet sich in erster Linie die östliche Hälfte durch eine besonders dichte Agglomeration von Handwerksbetrieben aller Gruppen, insbesondere aber die der gehobenen Berufe aus, so daß sich diese Erscheinung im äußeren Siedlungsbild nur unauffällig abzeichnet. Daher tritt vor allem das Bau- und Ausbauhandwerk (28 Betriebe = 7,6 %) und das Holzhandwerk (26 Betriebe = 20 %) wegen der räumlichen Enge und des City-Charakters stark in den Hintergrund.

In den Neustadtteilen fällt besonders eine dichte Häufung in den verkehrsmäßig günstig gelegenen Ausfallstraßen und den in ihrem unmittelbaren Ausstrahlungsbereich befindlichen Straßen auf, wo auch gute räumliche Ausdehnungsmöglichkeiten gegeben sind und das Handwerk z. T. weit in das Siedlungsgebiet hinaustragen. Somit erklärt sich u. a. auch die starke Lokalisation des Handwerkes im Stadtteil Geist mit Hammer Straße, Weißenburgstraße, Friedrich-Ebertstraße usw.

Das Handwerk in Münster
(Stand Juni 1961)

Handwerksgruppen	Geist		Altstadt		Uppen- berg		Mauritz		Hafen		Gieven- beck		Gesamt- Münster	
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
I. Bau- und Ausbauhandwerke	130	35,4	28	7,6	71	19,2	68	18,5	64	17,4	7	1,9	368	100,0
II. Metallhandwerke	151	33,0	108	23,6	73	15,9	53	11,6	67	14,6	6	1,3	458	100,0
III. Holzhandwerke	29	22,3	26	20,0	25	19,2	23	17,8	25	19,2	2	1,5	130	100,0
IV. Bekleidungs-, Textil- und Lederhandwerke	124	26,4	93	19,8	88	18,7	89	18,9	63	13,4	13	2,8	470	100,0
V. Nahrungsmittelhandwerke	60	26,0	51	22,1	51	22,1	34	14,6	30	13,0	5	2,2	231	100,0
VI. Gesundheits- u. Körperpflege Chem. und Reinigungshand- werke	67	28,8	53	22,7	42	18,0	27	11,6	36	15,5	8	3,4	233	100,0
VII. Glas-, Papier-, keramische und sonstige Handwerke	17	23,3	19	26,0	18	24,6	11	15,1	8	11,0	-	-	73	100,0
Insgesamt	578	29,5	378	19,3	368	18,7	305	15,5	293	14,9	41	2,1	1963	100,0
Auf je 1.000 Einwohner entfallen	10,6		26,4		10,5		8,5		9,7		3,9		10,9	

Im Ortsteil Hafen konzentrieren sich die Handwerksbetriebe auf das Siedlungsgebiet zwischen Hansaring und Wolbecker Straße sowie zwischen Schillerstraße und Wolbecker Straße. Im Stadthafengebiet liegen ausschließlich Bau- und Ausbau- sowie Metall- und Holzhandwerksbetriebe, die durch ihre Betriebsanlagen besonders deutlich den Charakter des Siedlungsbildes prägen.

Bei Umrechnung der Handwerksbetriebe der einzelnen Stadtteile auf je 1.000 Einwohner (siehe zuletzt angeführte Tabelle) wurde bei der Altstadt das Schwergewicht von 26,4 Betrieben gegenüber dem Vergleichswert Gesamt-Münsters von 10,9 festgestellt, wodurch der starke Bedeutungsüberschuß dieser Niederlassungen zutage tritt. Die Stadtteile Geist und Uppenberg erreichen mit 10,6 und 10,5 fast den genannten Vergleichswert. Die übrigen Stadtteile sind dagegen durch ein Bedeutungsdefizit gekennzeichnet, der bei dem Stadtteil Gievenbeck mit 3,9 sein Maximum erreicht, wobei aber trotz allem die z. T. überlokale Stellung der dort lokalisierten Bau- und Ausbauhandwerke, der Holzhandwerke und der Metallhandwerke nicht zu verkennen ist.

Um die besondere Leistungsfähigkeit und die starke handwerkliche Struktur des münsterschen Wirtschaftslebens im Vergleich zu anderen Großstädten besser herausstellen zu können, wurden in der nachfolgenden Übersicht die Handwerks-Umsätze des Jahres 1959 (die neuesten Angaben des Statistischen Landesamtes NRW) erstellt und für je Einwohner der Vergleichs-Städte errechnet. Mit einer Umsatz-Rate von 1.115 DM je Kopf überragt Münster selbst die Leistungen der Großstädte wie Düsseldorf (870 DM), Köln (1.039 DM), Bochum (668 DM), Dortmund (771 DM), Essen (800 DM) usw. z. T. um ein erhebliches. Lediglich die weniger durch Industrie geprägten Städte wie Bonn und Osnabrück erreichen mit 1,115 DM die Leistung des münsterschen Handwerkes oder übertreffen sie im Falle Osnabrück mit 1.128 DM nur unerheblich.

Zusammenfassung: Das münstersche Handwerk konnte sich in dem bisher noch schwach industrialisierten Münster unter wesentlich günstigeren Vorzeichen entwickeln als in vielen anderen Großstädten mit industriellen Schwerpunkt, was sich aus den obengeführten Vergleichen deutlich ergibt. Die Wirtschaftsstruktur fast

Handwerksumsätze einiger bedeutender Großstädte ^{1) 2)}

(Ohne Steuerpflichtige bis unter 8.000 DM Gesamtumsatz)

Stadt	Einwohner in 1.000 Stand 1959	Steuer- pflich- tige	Gesamtjahres- umsatz (1959) in 1000 DM	Umsatzrate je Einwoh. in DM
Aachen	167,9	1.144	146.113	870
Bielefeld	174,8	1.172	177.425	1.014
Bochum	361,5	1.202	241.683	668
Bonn	146,2	1.019	162.743	1.115
Dortmund	637,1	2.768	491.288	771
Duisburg	502,0	2.246	441.298	879
Düsseldorf	691,7	3.960	602.175	870
Essen	727,9	3.359	582.289	800
Gelsenkirchen	390,6	1.579	285.862	731
Köln	780,1	4.789	810.068	1.039
Krefeld	207,9	1.542	196.126	943
Mönchengladbach	152,0	1.135	142.965	941
<u>M ü n s t e r</u>	<u>175,4</u>	<u>1.129</u>	<u>195.175</u>	<u>1.115</u>
Osnabrück	134,6	942	152.300	1.128
Recklinghausen	130,3	587	123.596	951
Solingen	168,5	1.549	169.269	1.002

1) Erstellt und errechnet nach Angaben in: Beiträge zur Statistik des Landes NRW, Düsseldorf 1961, Heft 130, Se.214 ff.

2) ohne Bauindustrie

aller Stadtteile Münsters wird mit Ausnahme Gievenbecks in stärkerem Maße vom Handwerk mitbestimmt, was die hohe Zahl von 300 und mehr Betrieben, die im Ortsteil Geist mit etwa 580 Niederlassungen ihren Höchstwert erzielt, beweist. In der Altstadt tritt jedoch im äußeren Erscheinungsbild der Siedlung die handwerkliche Prägung infolge der vorwiegend gehobenen Handwerksberufe (Optiker, Uhrmacher, Gold- und Silberschmied, Feinmechaniker, Bekleidungs-, Gesundheits- und Körperpflegehandwerker usw.) erheblich zurück.

Wenngleich sich auch die Handwerks-Umsätze nur auf rd. 70 % der Einzelhandels-Umsätze oder auf nicht mehr als 17 % der Großhandels-Umsätze belaufen, so nehmen doch die Handwerksberufe wegen ihrer Vielseitigkeit und zahlreichen selbständigen Existenzen im Rahmen des münsterschen Wirtschaftslebens eine nicht unbedeutende Stellung ein.

II. Die Entwicklung des münsterschen Handwerkes in der Nachkriegszeit

Die Analyse des münsterschen Handwerkes erstreckt sich nicht nur auf den augenblicklichen Stand, sondern es wird vor allem auch auf eine Untersuchung der Entwicklung in der Nachkriegszeit - im Zuge der zunehmenden Industrialisierung - während des Zeitraumes von 1955 bis 1960 Wert gelegt. Da anzunehmen ist, daß sich das münstersche Handwerk 1955, also 10 Jahre nach Kriegsende, von den Kriegseinwirkungen erholt hatte und die vielen bis dahin evakuierten Betriebe nach Münster zurückgeführt werden konnten, wurde dieses Jahr als Ausgangspunkt der nachfolgenden Betrachtung gewählt. Diese Untersuchung stützt sich in erster Linie auf die Feststellung und Auswertung des Ergebnisses der Eintragungen und Löschungen von Handwerksbetrieben innerhalb des genannten Zeitraumes in der Handwerksrolle der Handwerkskammer Münster.

Unter Berücksichtigung sämtlicher Eintragungen und Löschungen von 1955 bis 1960 konnte festgestellt werden, daß im Jahre 1955 noch rd. 2.100 Handwerksbetriebe in der Handwerksrolle eingetragen waren. Innerhalb von 5 Jahren ist die Zahl auf 1963 herabgesunken. Dieser Minderbestand von 137 Betrieben bedeutet

einen prozentualen Rückgang von 6,5 %. Somit beträgt der Anteil an dem Vorkriegsstand von 2.427 Handwerksbetrieben im Jahre 1938 etwa 80,9 %.

Einen Gesamtüberblick über die Entwicklung des Handwerkes in den einzelnen Handwerksgruppen von 1955 - 1960 vermittelt nachfolgende Übersicht:

Handwerksgruppe	Die Handwerksbetriebe in Münster			
	Anzahl 1955	Anzahl 1960	Differenz	Rückgg. bzw. Zunah. %
I. Bau- u. Ausbauhandwerke	390	368	- 22	- 5,6
II. Metallhandwerke	452	458	+ 6	+ 1,3
III. Holzhandwerke	158	130	- 28	-17,7
IV. Bekleidungs-, Textil- u. Lederhandwerke	559	470	- 89	-15,9
V. Nahrungsmittelhandwerke	255	231	- 24	- 9,4
VI. Gesundheits- u. Körperpflege, Chem.-u. Reinigungsh.	213	233	+ 20	+ 9,4
VII. Glas-, Papier-, keramische u. sonst. Handwerke	73	73	-	-
Insgesamt	2.100	1.963	-137	- 6,5

Den stärksten prozentualen Rückgang in der Zeit von 1955 bis 1960 haben mit 17,7 % (= 28 Betriebe) und 15,9 % (= 89 Betriebe) das Holzhandwerk sowie das Bekleidungs-, Textil- und Lederhandwerk zu verzeichnen. Während der starke Rückgang der Betriebe des Holzhandwerkes durch die Tischler (21 Betriebe mehr gelöscht als eingetragen) und Stellmacher (3 Betriebe mehr gelöscht als neueingetragen) ausgelöst wurde, ist er bei der Handwerksgruppe Bekleidungs-, Textil- und Lederhandwerk insbesondere durch den Rückgang von Herrenschneidern (33 Betriebe mehr gelöscht als neueingetragen), Damenschneidern (29 Betriebe mehr gelöscht als neueingetragen), Schuhmachern (13 Betriebe mehr gelöscht als neueingetragen) und Sattlern (4 Betriebe mehr gelöscht als neueingetragen) bedingt. Die Zahl der Orthopädie-Schuhmacher ist hingegen um 7 gestiegen, was nicht zuletzt als Folge der vielen Kriegsversehrten angesehen werden kann. Bei den erstgenannten Handwerksberufen macht sich das stärkere Aufkommen der Konfektionsindustrie sehr bemerkbar.

Beim Nahrungsmittelhandwerk überstieg die Zahl der Löschungen die der Neueintragungen um 24 Betriebe, was eine rückläufige Tendenz dieser Handwerksgruppe von 9,4 % bedeutet. Der Hauptanteil entfällt auf 13 Fleischer und 6 Bäcker. Diese Feststellung ist insofern erstaunlich, als man annehmen möchte, daß gerade die Zahl der Fleischer- und Bäckerhandwerksbetriebe mit der Bevölkerungszunahme proportional ansteigt. Dennoch ist ihre Entwicklung in Münster durch eine gegensätzliche Tendenz gekennzeichnet, die ihre Erklärung einmal durch den münsterschen Wochenmarkt, der einen größeren Teil der Fleischereien ersetzt und zum anderen durch die Brotfabriken, die einen Großteil der Lebensmittelgeschäfte beliefern, findet.

Gleichfalls konnte beim Bau- und Ausbauhandwerk ein zahlenmäßiger Rückgang von 22 Betrieben, gleich 5,6 %, festgestellt werden. Neben den Beton- und Stahlbetonbauern (10 Löschungen mehr als Neueintragungen) wurde der Minderbestand gegenüber 1955 in besonderer Weise durch das Malerhandwerk (20 Löschungen mehr als Neueintragungen) bewirkt. Während die Zahl der Glas-, Papier-, keramischen und sonstigen Handwerksbetriebe mit 73 Eintragungen konstant geblieben ist, haben das Metallhandwerk mit 6 Betrieben (= 1,3 %) und vor allem aber die Handwerksgruppe: Gesundheits- und Körperpflege, Chem. und Reinigungshandwerke mit einer Zunahme von 20 Betrieben gegenüber 1955 einen 9,4 %igen Anstieg zu verzeichnen, was in erster Linie auf die zahlenmäßige Erhöhung der Friseur- bzw. Damenfriseurbetriebe (22 Eintragungen mehr als Löschungen) zurückzuführen ist.

Während im Jahre 1960 auf je 1.000 Einwohner Münsters 10,9 Handwerksbetriebe entfielen, betrug der Anteil im Jahre 1955 noch 13,9, im Jahre 1938 dagegen sogar 17,3. Die Tendenz des zahlenmäßigen Rückganges der Handwerksbetriebe ist im Rahmen der zunehmenden Industrialisierung und Konzentrationsbewegungen eine nicht auf Münster beschränkte Erscheinung, sondern sie zeichnet sich in einem noch stärkeren Maße in allen Städten der Bundesrepublik ab.

Die Gegenüberstellung der Eintragungen und Löschungen der Handwerksbetriebe in der Handwerksrolle in den einzelnen Jahren von 1955 - 1960 führte zu der aufschlußreichen Feststellung, daß sich der Rückgang der Zahl der Handwerksbetriebe von Jahr zu

Jahr verringert hat (Ende 1955 = -14, Ende 1956 = - 42, Ende 1957 = - 29, Ende 1958 = - 28, Ende 1959 = - 20 und Ende 1960 = - 4 Betriebe). Daher kann dieser natürliche Auslese- und Bereinigungsprozeß mit zunehmender Normalisierung der deutschen Wirtschaft als ziemlich abgeschlossen angesehen werden, so daß es sich bei dem jetzigen Bestand von Betrieben um gesunde, konkurrenzfähige und krisenfeste Handwerksbetriebe handelt.

Aber die allgemeine zahlenmäßige Abnahme der Handwerksbetriebe in Münster gibt keinen Anlaß zur Besorgnis, da diese Erscheinung einerseits durch eine erhöhte Anzahl von Beschäftigten in den einzelnen Betrieben und andererseits durch einen erhöhten Technisierungsgrad ("Größerwerden" der Betriebe) mehr als ausgeglichen wird, was die jährlich steigenden Umsätze am besten beweisen.

In der nachfolgenden Darstellung wurde der Versuch unternommen, den Beschäftigten-Anstieg in den münsterschen Handwerksbetrieben nachzuweisen. Eine genaue zahlenmäßige Erfassung der Beschäftigten in den einzelnen Handwerksberufen war trotz Unterstützung der Kreishandwerkerschaft und der Handwerkskammer Münster nicht möglich, zumal die Ergebnisse der Volks- und Betriebszählung aus dem Jahre 1961 frühestens 1963/64 vorliegen werden. Eine Doppelauszählung (1955 und 1960) der Mitglieder bei der Innungskrankenkasse und der Allgemeinen Ortskrankenkasse Münster wäre nur bedingt möglich gewesen und hätte zum anderen für eine Einzelperson in Form einer Auszählung eine kaum zu bewältigende Arbeit dargestellt. Daher wurde nach einem anderen, wenn auch nicht so vollkommenen Weg, gesucht. Dabei bot sich die Möglichkeit, durch Gegenüberstellung der an die Beschäftigten der Innungsmitglieder der Kreishandwerkerschaft Münster gezahlten Lohnsummen (dienen als Grundlage für die Beitragsrechnung) der Jahre 1956 und 1959 (die Zahlen des Jahres 1960 konnten von der Kreishandwerkerschaft noch nicht mitgeteilt werden) einige Aussagen über die Beschäftigtenzu- bzw. -abnahme in einigen wichtigen Handwerkszweigen zu machen. Die Lohnsteigerungen von 1956 - 1959 wurden in der Spalte: "berichtigte Lohnsummen" berücksichtigt. Die positive bzw. negative Differenz zwischen der berichtigten Lohnsumme des Jahres 1956 und der tatsächlich gezahlten Lohnsumme im Jahre 1959 läßt unter Berück-

1)

	Betriebe		Ecklöhne je Std. bzw. Woche			Lohnsumme 1956 in DM	Berichtigte Lohnsumme aus %tualem Anstieg der Ecklöhne	Lohnsumme 1959 in DM	Differenz
	1956	1959	DM	1959 in DM	%				
Baugewerken	98	93	2,15	2,73	25,8	19.883,293	25.013,183	23.541,840	- 1.471,512
Friseur	132	149	63,-	70,-	11,1	797.438	885,953	1.205,812	+ 319,859
Klempner	113	112	2,20	2,68	21,8	2.454,131	2.989,131	3.129,076	+ 139,859
Kfz.	78	75	2,-	2,34	17,0	2.375,212	2.778,998	3.579,535	+ 800,537
Maler	152	144	2,08	2,50	20,2	2.981,677	3.583,975	3.833,119	+ 249,144
Schlosser	80	77	1,88	2,16	14,9	1.053,762	1.210,772	1.434,576	+ 223,804
Tischler	119	103	2,06	2,46	19,4	3.170,195	3.785,212	3.980,632	+ 195,420
						32.715,708	40.247,224	40.204,421	- 42,803

1) Erstellt und errechnet nach Angaben der Kreishandwerkerschaft Münster

2) Die angegebenen Ecklöhne der Baugewerken wurden aus den unterschiedlichen Löhnen für Facharbeiter (1956 = 2,24 DM; 1959 = 2,83 DM) und Hilfsarbeiter (1956 = 1,95 DM; 1959 = 2,50 DM) errechnet, um eine höhere Genauigkeit zu erzielen

sichtigung des zahlenmäßigen Betriebsrückganges bzw. der -zunahme eine etwaige Aussage über die Entwicklung der Beschäftigtenzahl zu, wobei natürlich die übertariflichen Zahlungen zu berücksichtigen sind (die angegebenen Löhne sind Ecklöhne).

Wie aus der umseitigen Übersicht zu entnehmen ist, ist zwischen den "berechtigten Lohnsummen" und den tatsächlich gezahlten Lohnsummen im Jahre 1959, mit Ausnahme der Baugewerke, eine erhebliche positive Differenz von mehreren 100-tausend DM gegeben, obwohl die Zahl der Betriebe, bis auf das Friseurhandwerk, zurückgegangen ist, wonach mit aller Deutlichkeit auf ein Anwachsen der Zahl der Beschäftigten in den münsterschen Handwerksbetrieben gegenüber 1955 zu schließen ist. Lediglich bei den Baugewerken, die die meisten Beschäftigten zählen, ist auf Grund der negativen Differenz auf einen leichten Beschäftigtenrückgang bzw. eine Stagnation der Beschäftigtenzahl zu schließen, was vielleicht auf die zunehmende Mechanisierung bei Freisetzung von Hilfsarbeitern und eventuell von Facharbeitern zurückzuführen ist. Es ist bei dieser vagen Aussage jedoch zu berücksichtigen, daß die dem Verfasser zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht ausreichen, um mit Sicherheit beweisen zu können, ob und inwieweit überhaupt eine Abnahme der Beschäftigtenzahl bei den Baugewerken eingetreten ist.

Bei der letzten Handwerkszählung im Mai 1956 hatte Münster 16.824 Handwerksbeschäftigte.¹⁾ Die meisten Beschäftigten zählte mit 7.314 Personen das Bau- und Ausbauhandwerk, das demzufolge mit 43,5 % fast die Hälfte aller im Handwerk Tätigen beschäftigte. An zweiter Stelle rangierte das metallverarbeitende Handwerk mit 3.606 Beschäftigten (= 21,4 %) vor dem holzverarbeitenden Handwerk (1.488 Beschäftigte = 8,6 %), dem Bekleidungs-, Textil- und Lederhandwerk (1.489 Beschäftigte = 8,9 %), dem Nahrungsmittelhandwerk (1.354 Beschäftigte = 8,0 %) und Gesundheits- und Körperpflege- sowie chemischen Reinigungshandwerk (1.253 Beschäftigte = 7,5 %). Das Glas-, Papier-, Keramische und sonstige Handwerk hatte mit 360 Tätigen (= 2,1 %) die weitaus wenigsten Handwerksbeschäftigten zu verzeichnen.

Nach Schätzungen der Handwerkskammer Münster beläuft sich die Zahl der Handwerksbeschäftigten Münsters zur Zeit (1961) auf etwa rund 19.000. Da in der Zwischenzeit keine wesentliche Änderung der Handwerksstruktur Münsters eingetreten ist, ist wohl eine Verteilung dieser Anzahl von Beschäftigten in dem gleichen prozentualen Größenverhältnis des Jahres 1956 auf die einzelnen Wirtschaftsgruppen gerechtfertigt. Das Baugewerbe weist mit 7.000 - 8.000 Tätigen nach wie vor die weitaus höchste Beschäftigtenzahl auf.

1) Quelle: Beiträge zur Statistik des Landes NRW, Heft 86, das Handwerk in NRW, Düsseldorf 1958, S. 223

Die umsatzmäßige Leistungssteigerung des münsterschen Handwerkes wird in der nachfolgenden Tabelle veranschaulicht. Danach hat jährlich eine Umsatzsteigerung stattgefunden, wobei die des Jahres 1958 auf 1959 mit 27.310.000 DM von 167.865.000 DM auf 195.175.000 DM mit 16,2 % am stärksten ins Gewicht fällt, die jedoch in dieser Höhe u. a. auch aus den Preissteigerungen resultiert.

Die Umsatzleistungen des münsterschen Handwerkes¹⁾

J a h r	Jahres-Umsätze in 1000 DM	Zunahme gegenüb. dem Vorjahr in 1000 DM	Zunahme in %
1955	134.328		
1956	153.619	19.291	14,4
1957	161.223	7.604	4,9
1958	167.865	6.642	4,1
1959	195.175	27.310	16,2

Während in der Zeit von 1955 - 1960 die Zahl der Handwerksbetriebe um 137 Niederlassungen bzw. 6,5 % zurückging, konnten aber die Handwerksleistungen von 134.328.000 DM um 60.847.000 DM (= 45,3 %) auf 195.175.000 DM gesteigert werden.

G. Die Lokalisation der münsterschen Industrie

Nachdem die westfälische Hauptstadt Münster seit Jahrhunderten ausschließlich als Stadt mit kulturellen und zentralen Einrichtungen fungierte, fand die Industrie besonders in den letzten eineinhalb Jahrzehnten einen stärkeren Eingang. Inwieweit sich diese Erscheinung auf eine Änderung der münsterschen Wirtschaftsstruktur und im äußeren Siedlungsbild der Stadt niedergeschlagen hat, soll Gegenstand der nun folgenden Untersuchung sein mit der abschließenden Feststellung, ob es berechtigt ist, von einer Industriestadt Münster zu sprechen.

1) Erstellt und errechnet nach Angaben in: Statistische Jahresberichte der Provinzialhauptstadt Münster, 1955-1959

I. Die Industrie in der Vorkriegszeit

daß die Stadt Münster bislang nicht zu einer bedeutenden Industriestadt emporwachsen konnte, hat verschiedene Gründe. Lange Zeit wurde ihr wirtschaftlicher Aufstieg, worauf bereits im 1. Teil dieser Abhandlung ausführlicher eingegangen wurde, u. a. durch den Mangel einer größeren natürlichen Wasserstraße verhindert, der allerdings zum Teil durch die günstige verkehrsmäßige Lage im Schnittpunkt bedeutender Handelswege und wichtiger Eisenbahnlinien aufgewogen wurde. Andererseits fehlte dem Raume Münster der natürliche Rohstoff Kohle - die hier entschieden zu tief lagern - für die Energieerzeugung oder sonstige Bodenschätze, um innerhalb kurzer Zeit wie im benachbarten Ruhrgebiet mächtige Industriestädte förmlich aus dem Boden sprießen lassen zu können. Damit entbehrte eine Stadt wie Münster zunächst wichtige Voraussetzungen für die Entwicklung zu einer größeren Industriestadt. Dieser Umstand wurde ferner durch den Ruf Münsters als saubere Bischofs-, Behörden- und Rentnerstadt insofern begünstigt, als die Stadtväter so gut wie möglich eine größere Ansiedlung von Industriebetrieben zu verhindern suchten, um dadurch weiterhin seiner Stellung als kultureller Mittelpunkt gerecht zu werden. Auch mit der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals und dem Bau des Stadthafenbeckens um die Jahrhundertwende änderte sich diese Situation zunächst nur wenig. Neben zahlreichen Handelsbetrieben siedelten sich in der darauf folgenden Zeit nur einige kleine bis mittelgroße Industriebetriebe im Hafengebiet an.

Wie bereits dargelegt, fanden die Industriebetriebe durch die Stadt weder eine nennenswerte Förderung noch Unterstützung, so daß es vorkam, daß bereits in Münster lokalisierte Betriebe wegen Mangel an räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten und hoher Gewerbesteuer die Stadt ganz verließen oder an anderer Stelle einen Zweigbetrieb errichteten, wie beispielsweise die Schloßfabrik Winkhaus, die sich im Jahre 1932 in Telgte vergrößern konnte. So kam es, daß die Zahl der industriellen Niederlassungen nur langsam wuchs und auf das wirtschaftliche Wachstum Münsters nur geringen Einfluß nahmen.

Als bedeutende Unternehmen aus der Vorkriegszeit sind lediglich folgende Betriebe zu nennen: die Landmaschinenfabrik Stille, die Schloßfabrik Winkhaus, die Eisengießerei Schultz, die Mühlenwerke

Kiesekamp, die Germania- und die Westfalia-Brauerei, die metallverarbeitenden Betriebe im Stadthafen wie Lancier, Tepper, Hupfer sowie das Betonwarenwerk Hessel. Ferner war Münster mit einem agrarischen Hinterland Standort von Mühlenbetrieben, Kornbrennereien, Ziegeleien und beherbergte als kultureller Mittelpunkt etliche Druckereien.

Im Siedlungsbild der Stadt traten diese Betriebe wegen ihrer Streulage weiter nicht in Erscheinung. Nur das Stadthafengebiet zeichnete sich zu dieser Zeit als größeres geschlossenes Industrie- und vor allem als Gewerbegebiet aus und nahm Betriebe aller Art auf, ganz unabhängig davon, ob sie auf einen Wasserschluß Wert legten oder nicht. Angesichts dieser Tatsache war es möglich, das übrige Stadtgebiet im großen und ganzen von allen Einflüssen und Beeinträchtigungen, die von Gewerbebetrieben ausgehen, freizuhalten.

II. Die Aufwärtsentwicklung der münsterschen Industrie nach dem

2. Weltkrieg

1. Ursachen und Gründe für die Nachkriegsentwicklung

Wie schon darauf hingewiesen wurde, war Münster vor dem Kriege fast ausschließlich als Kultur-, Bildungs- und Verwaltungszentrum des münsterschen Raumes ohne nennenswerte Industrie charakterisiert. Darüber hinaus hatte sich diese Stadt zu einer der bedeutendsten Garnisonstädte Deutschlands mit zahlreichen militärischen Behörden entfalten können.

Diese Situation änderte sich zunächst nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945, der die Auflösung der Garnison sowie das Abwandern vieler Behörden zur Folge hatte. Zum andern wußte man auch noch nicht, ob die zahlreichen evakuierten Verwaltungsinstitutionen aller Art in die Stadt zurückkehren würden. Rat und Verwaltung der Stadt Münster sahen sich daher aus dieser Notlage heraus gezwungen, nun nach geeigneten Wegen zu suchen, um der Bevölkerung, die durch den Flüchtlingsstrom aus dem Osten sowie die heimkehrenden Soldaten wieder stark anstieg, neue Arbeitsplätze zu verschaffen. Ferner kam hinzu, daß die Stadt fast restlos zerstört und beim Wiederaufbau wegen der nur geringen Landeszuschüsse zum allergrößten Teil auf sich selbst angewiesen war. Da wurde die Frage nach der Ansiedlung von neuen Industriebetrieben bzw. der

Erhaltung bereits vorhandener Betriebe, deren Produktionsstätten größtenteils darniederlagen, erst recht akut, um mit Hilfe der Gewerbesteuer einen raschen Wiederaufbau der Stadt zu ermöglichen, wobei die Bevölkerung gleichzeitig neue Arbeitsplätze erhielt. Nun änderte sich die Haltung der Stadt grundlegend. Während man bis zum Ausbruch des Krieges im großen und ganzen gegen eine stärkere Lokalisation von Industriebetrieben eingestellt war, um dadurch den alten Ruf Münsters als saubere Beamten- und Angestelltenstadt weitgehendst zu wahren, stellte man nun durch eine intensive Außenwerbung die Ansiedlungsmöglichkeiten von Industriebetrieben heraus und wies u. a. auch auf die gute zentrale verkehrsmäßige Lage Münsters (Anschlußmöglichkeiten an Schiene und Wasser) hin, richtete ein Amt für Gewerbeförderung ein und vermittelte erforderliches Industriegelände und war bei der Beschaffung des nötigen Wohnraumes für Facharbeiterkräfte sowie in den Kreditausschüssen zum Zwecke der Förderung der Unternehmen tätig.

2. Die Stellung bzw. Hilfeleistung der Stadt Münster bei der An- bzw. Umsiedlung von Industriebetrieben

Nach der Kriegsbeendigung im Jahre 1945 ergab sich zunächst die gute Möglichkeit, die ungenutzten Wehrmachtsanlagen für die Unterbringung von Industriebetrieben, soweit sie von den Alliierten freigegeben wurden, zur Verfügung zu stellen, was dann auch in hinreichendem Maße geschah, zumal neuerschlossenes und neuerstelltes Industriegelände sofort noch nicht verfügbar war. So fanden das Teilgelände der Loddenheide, die Weißenburgkaserne an der Weißenburgstraße, die Trainkaserne am Dahlweg und die Kasernen an der Steinfurter- und Grevener Straße usw. schnell nutzbringende Verwendung. Wenn es möglich war, erwarb die Stadt Münster das Wehrmachtsgelände nebst Hallen wie beispielsweise die Fabrikationshallen der Flugzeugfirma Hansen & Co. am Dahlweg und verschaffte den Betrieben das Eigentum an den Grundstücken.

Bei der Auswahl der Betriebe - soweit es sich um Neuansetzungen handelte - trachtete die Stadt vor allem nach einer breiten Streuung der Produktionszweige sowie der Ansiedlung von Klein- und Mittelbetrieben, um auf diese Weise eine krisenfeste Wirtschaft zu erhalten. Da sich nach Kriegsende besonders viele Flüchtlingsfrauen und Kriegerwitwen in Münster befanden und in vielen Fällen

Kinder zu versorgen hatten, wurden in erster Linie textilverarbeitende Betriebe bevorzugt. Heute hat sich diese Situation jedoch ein wenig geändert. Bei der Ansiedlung von Textilbetrieben ist man wegen des Mangels an weiblichen Arbeitskräften zurückhaltender geworden, der aus der sozialen Bevölkerungsstruktur Münsters resultiert, da die Mädchen und Frauen die Büroarbeit bevorzugen. Zur Zeit von der Stadt gewünschte Industrien sind Mittel- bis Großbetriebe der optischen und feinmechanischen Industrie, der chemischen Industrie, der metallverarbeitenden Industrie (evtl. Auto- und Maschinenmontage) sowie der Getränkeindustrie.

Ferner wirkt die Stadt bei der Unterstützung und Förderung der kreditsuchenden Unternehmer mit. Die finanziellen Mittel werden vom Land und Bund bereitgestellt. Die Vertriebenen finden eine finanzielle Unterstützung durch das Amt für Vertriebene und Flüchtlinge zur wirtschaftlichen Eingliederung und Sicherung und Festigung einer selbständigen wirtschaftlichen Lebensgrundlage. Je nach dem Fonds der vorhandenen Mittel rangiert der früher selbständig gewesene Vertriebene oder Flüchtling vor. Die Kreditgewährung beläuft sich grundsätzlich auf 30.000 DM, in Ausnahmefällen bis zu 50.000 DM unter Zustimmung des Sozialministers.

Darüber hinaus werden auch Mittel in Form von Aufbaudarlehen durch das Lastenausgleichsamt für Kriegsgeschädigte bereitgestellt. An Aufbaudarlehen für die gewerbliche Wirtschaft wurden in der Zeit vom 1. 9.1952 bis 31. 12. 1960 8.812.800 DM bewilligt (bisher eingegangene Anträge: 1.487, davon bewilligt 673 = 45,3 %, davon Vertriebene 215 = 31,9 %). Bis 1965 sollen diese Kannleistungen des Lastenausgleichsamtes auslaufen (Wegfall der Kausalität).

Mit der zunehmenden Nachfrage nach Industriegelände bemühte sich die Stadt um Erschließung neuer Flächen. Sie will damit einmal neuen Firmen die Ansiedlung sowie bereits in Münster bestehenden Betrieben durch Umsiedlung eine Erweiterung und Ausdehnung der Produktionsstätten ermöglichen. Zum anderen ergibt sich ein Umsiedeln aus dem Umstand, daß die Bundeswehr die ehemaligen Wehrmachtsgrundstücke zum Teil wieder für sich beansprucht wie z. B. die Grundstücke und Gebäude an der Steinfurter- und Grevener Straße.

3 größere zusammenhängende Industrieflächen, die nach Möglichkeit noch eine erhebliche Ausdehnung erfahren sollen, konnten bisher von der Stadt bereitgestellt werden: das Gebiet im Süden des

Stadtgebietes am Königsweg zwischen Dortmund-Ems-Kanal, Bahnkörper und Umgehungsstraße, im Südwesten die Flächen zwischen Wese-ler Straße, Bahnkörper und Mersmannsstiege sowie das Gelände im Norden der Stadt am Nienkamp/Coerdeweg.

Da die Stadt die Grundstücke zunächst vom Privatbesitzer erwirbt und sie dann an die siedlungswilligen Unternehmer weiterveräußert, kann sie hinreichenden Einfluß auf die Auswahl der Betriebe nehmen und eine evtl. Bodenspekulation ausschalten.

III. Die Hauptindustriearrangerungen des Stadtgebietes

Nachfolgend sollen die bedeutendsten Industrieschwerpunkte Münsters unter Berücksichtigung ihrer Lage- und Ausdehnungsmerkmale herausgestellt werden, wobei die wichtigsten Betriebe eine kurze Abhandlung erfahren, was zum besseren Verständnis der Struktur und der wirtschaftlichen Bedeutung der münsterschen Industriebetriebe beitragen möge.

1. Der Stadthafen als das erste geschlossene Industrie- und Gewerbegebiet Münsters

Die wirtschaftliche Bedeutung des münsterschen Stadthafens kam neben seinen Umschlagsleistungen schon frühzeitig durch die Ansiedlung zahlreicher Gewerbebetriebe aller Art zum Ausdruck und ließ hier bereits in der Vorkriegszeit ein erstes geschlossenes Industrie- und Gewerbegebiet größeren Ausmaßes entstehen. Nach Anzahl der Betriebe wird hier allerdings die Industrie vom Großhandel übertroffen.

An metallverarbeitenden Betrieben sind insgesamt 4 bedeutende Unternehmungen zu nennen. Die Firma Hupfer GmbH (Herstellung von Drahtgeflechten, Drahtgeweben, Nägeln, Gewinden, Gittern, Zäunen, Transportkörben usw.) befindet sich westlich des Stadthafens II Am Hawerkamp. Sie wurde bereits im Jahre 1870 gegründet und besteht seit 1937 an der jetzigen Stelle. Eine Verlegung des Standortes zum Hawerkamp (etwa 40.000 qm Betriebsfläche) erfolgte aus Gründen der Betriebserweiterung. Da der Rohstoffbezug per Schiff mit 5 % sehr gering ist, ist der gute Schienenanschluß von wesentlich größerer Bedeutung.

Ein weiteres metallverarbeitendes Unternehmen ist die Firma Tep-

per OHG am Hafengrenzweg - Nähe Parallelhafen - . Der Hafenan-
schluß ist für diese Firma ebenfalls ohne Bedeutung, da kein Ver-
sand bzw. Bezug per Schiff erfolgt. Dieser Betrieb, (etwa 4.000 qm
Betriebsfläche) der bereits seit 1910 im Hafen besteht, produziert
Personen- und Lastenaufzüge und beschäftigt etwa 250 Personen.
Ein Exportanteil von 30 %, der vorwiegend in die Länder Iran,
Venezuela, Holland und Belgien gelangt, ist recht bedeutend.

Ferner hat die Firma Lancier OHG, die bereits seit 1905 existiert,
ihren Standort im Hafen, und zwar am Hafenweg (Stadthafen I).
Früher führte dieser Betrieb Schiffsreparaturen durch, was für die
Standortwahl im Hafen ausschlaggebend war. Das jetzige Produkti-
onsprogramm ist auf die Herstellung von Kabelverlegungsgeräten
sowie Kabeltransportwagen abgestellt. Es bestehen seit der Ein-
stellung der Schiffsreparaturen, die später in Duisburg durchge-
führt wurden, keine direkten Beziehungen zum Hafen. In Wolbeck
besteht ein Zweigbetrieb. Beide Betriebe zusammen zählen rd. 80
Beschäftigte. Hauptabnehmer der Erzeugnisse sind die Bundespost
und Kabelwerke.

Schließlich sind noch die Fahrzeugfabrik Fritz Kiffe Söhne in Ver-
bindung mit der Westdeutschen Fahrzeug GmbH am Albersloher Weg
erwähnenswert, die sich mit der Herstellung von Werkswagen, die
dem reinen Industrieverkehr dienen, dem Bau von Tanks und Behäl-
tern für die Mineralölindustrie und der Reparatur von Eisenbahn-
waggons befassen (65 Beschäftigte). Eine Verlegung dieser Pro-
duktionsstätten zum neuen Industriegelände am Königsweg ist vor-
gesehen, da die Firma Fritz Kiffe (Opelvertretung) diese benach-
barten Räumlichkeiten für sich in Anspruch nehmen möchte.

Als Holz be- und verarbeitende Betriebe sind im Stadthafen einmal
die Firma Ostermann & Scheiwe am Stadthafen I, Hafenweg, die Par-
kettfabrik Friedrich Theissing am Mittelhafen, südlich des Stadt-
hafens I und zum andern die Firma Nüsing, Rolladenfabrik, am
Hafengrenzweg, Nähe Parallelhafen, lokalisiert.

Wegen großer Holzimporte (jährlich Holzbezug von 60.000 -
80.000 cbm) per Schiff aus den Skandinavischen Ländern, der UdSSR,
aus Übersee von Amerika und Kanada über die Seehäfen Rotterdam und
Bremen ist die Firma Ostermann & Scheiwe unbedingt auf einen
Hafenanschluß angewiesen. Sie besitzt im Stadthafen I eigene Kran-
anlagen (4 Brückenkräne). Das vorgeschchnittene importierte Holz

wird in den Produktionsstätten am Hafen zu Fußbodenbrettern, Türfutter und Profilleisten verarbeitet. Die Firma beschäftigt eine für Münster sehr beträchtliche Zahl von 400 - 450 Personen und unterhält in den verschiedensten Stadtteilen Münsters 70 - 80 Werkwohnungen sowie eine eigene Werksfeuerwehr mit 50 Feuerwehrleuten. Ferner besitzt die Firma Ostermann & Scheiwe seit 4 Jahren einen Zweigbetrieb in Papenburg mit ca. 150 Beschäftigten. Da eine räumliche Ausdehnung im münsterschen Hafengebiet wegen Raum Mangels nicht gegeben war, sah sich diese Firma dazu gezwungen, an anderer Stelle einen Betrieb zu errichten, wo die Möglichkeit eines Wasseranschlusses, der für einen derartigen Betrieb unbedingt erforderlich ist, gegeben war.

Für die Parkettfabrik Theissing Am Mittelhafen ist der Wasseranschluß von weit geringerer Bedeutung, da nur etwa 5 % des Rohmaterials, das sie bereits in vorgearbeiteter und geschnittener Form von ihrer Schwesterfirma in Süddeutschland bezieht, per Schiff erhält (30 Beschäftigte).

Die Firma Nüsing (Fabrikation von Fensterrolladen, Büromöbelrolladen und Harmonikaturen - 70-80 Beschäftigte) hat hingegen keinen Hafenumschlag zu verzeichnen. Sie siedelte bereits 1930 zum Hafen über, wo damals gute Ausdehnungsmöglichkeiten bestanden.

Neben diesen 3 holzver- und bearbeitenden Betrieben gibt es im münsterschen Hafengebiet noch etliche bedeutende Holzimport - und Großhandlungen. Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die Firma Heinrich Wehmeyer am Hafenweg, die mittels eigener Krananlagen die per Schiff importierten mächtigen Rundhölzer aus den verschiedensten Teilen der Erde auf das Hafenlagergelände befördert. Von hier aus werden diese Rundhölzer mit Lastkraftwagen nach Havixbeck ins betriebseigene Säge- und Furnierwerk gebracht und dort verarbeitet.

Von besonderer Bedeutung sind die Beton- und Bimssteinwerke, die auch in stärkerem Maße das äußere Erscheinungsbild des Hafens beherrschen. Im Hafengebiet finden sie für die Anfuhr der Hauptrohstoffe wie Kies, Sand usw. per Schiff einen guten Standort, und somit erklärt sich auch die starke Konzentration auf dieses Gebiet. Das Betonsteinwerk Caspar Hessel Am Hawerkamp in unmittelbarer Nähe des Stadthafens II, besteht bereits seit 1844. Wegen des

Schienen- und Wasseranschlusses erfolgte im Jahre 1920 die Umsiedlung zum Hafen (Betriebsfläche: 20.000 qm). Es stellt sämtliche Betonwaren für den Straßenbau, Hochbau, die Kanalisation, Brücken, Bundesbahn und Bahnsteigkanten her. Etwa 120 Arbeitnehmer finden hier eine Beschäftigung. Mit Hilfe der werkseigenen Krananlagen am Stadthafen II werden die Schiffe entleert. In Dortmund unterhält diese Firma ein Zweigwerk.

Weiterhin befindet sich am Hawerkamp das Betonwarenwerk "Pebüso", das als selbständiges Unternehmen unter der Leitung des Sohnes Heribert Büscher aus der Baufirma Peter Büscher & Sohn hervorgegangen ist (Betriebsfläche: 32.000 qm - 135 Beschäftigte). Es besitzt ebenfalls eigene Umschlagseinrichtungen und stellt die gleichen Erzeugnisse her wie die Nachbarfirma Hessel. Die Hauptabsatzgebiete für derartige Produkte befinden sich vorwiegend im Norddeutschen Raum, da im Süden wegen des großen Kiesvorkommens viele Konkurrenzbetriebe vorhanden sind.

Für die Herstellung von Bimssteinen kommt die Firma Weber KG mit ihren Umschlagseinrichtungen und Produktionsstätten am Parallelhafen in Betracht, die gleichzeitig auch als Baustoffgroßhandlung fungiert (8.000 qm Betriebsfläche). Ein Zweigbetrieb besteht südlich von Münster in der Gemeinde Amelsbüren am Dortmund-Ems-Kanal (15 Beschäftigte). Der münstersche Betrieb zählt rd. 30 Arbeitnehmer. In Dortmund wurde ein weiteres Zweigwerk errichtet.

Daneben wurden im Hafengebiet noch 2 kleinere Natur- und Kunststeinwerke sowie 1 Marmorschleiferei festgestellt, die aber in keiner direkten Beziehung zum Hafen stehen.

Ferner hat die Baufirma Peter Büscher & Sohn ihren Sitz im Stadthafen, und zwar am Hawerkamp. Sie verlegte schon recht früh im Jahre 1923 wegen des Gleis- und Wasseranschlusses ihren Standort hierhin und unterhält Niederlassungen in Essen, Hannover, Bremen und Köln. Die Niederlassungen in Essen und Bremen wurden insbesondere bei dem Wiederaufbau dieser Städte und bei der Errichtung von neuen Bergarbeitersiedlungen und Wohnstätten eingesetzt.

Im übrigen beherrschen die Betriebsanlagen des Mühlen- und Kraftfutterwerkes Kieseckamp am Albersloher Weg weithin das Bild des Stadthafens (150 Beschäftigte). Mittels vollautomatischer Mischbatterien werden nach den neuesten Erkenntnissen der Tierernährungslehre hochwertige Futtersorten unter der Bezeichnung "Prima" hergestellt (Tageskapazität: 250 - 300 to). Da dieser Betrieb

nicht unmittelbar am Stadthafenbecken I liegt, stellt eine eigene Löscheinrichtung mit einem 300 m langen Förderband die Verbindung zwischen dem Hafen und Silo (Lagerkapazität: 17.000 to) für die Entleerung der ankommenden Schiffe mit Futterrohstoffen her. Das zu verarbeitende Getreide aus Kanada, USA, Argentinien, Peru, Norwegen, Dänemark usw. gelangt von den Nordseehäfen Rotterdam, Bremen, Emden über den Dortmund-Ems-Kanal nach Münster, was sich kostenmäßig im Vergleich zum Bahntransport wesentlich günstiger stellt. Neben Westfalen bietet vor allem der Norddeutsche Raum mit großen Mastbetrieben gute Absatzmöglichkeiten für Fertigerzeugnisse.

Zu einem der modernsten Kraftfutterwerke überhaupt zählen u.a. auch die neuen Betriebsanlagen der Westfälischen Central-Genossenschaft zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Industrieweg, unmittelbar nördlich des Dreieckshafens und der Umgehungsstraße in idealer Lage mit Hafen-, Bahn- und Straßenanschluß.

Weiterhin verdienen noch das VOX-Kaffe-Werk Groneweg und Meintrup am Albersloher Weg, das hier bereits 1923 gegründet wurde sowie die Biochemische Gesellschaft am Hafenweg (1951 Gründung als Tochtergesellschaft der dort ansässigen Molkereizentrale Westfalen Lippe - Herstellung von Delicosa-Kakaotrunk-Pulver - 30 Beschäftigte) hervorgehoben zu werden. Für die Standortwahl des VOX-Kaffeewerkes im Hafengebiet war wegen der finanziellen Knappheit im Anfangsstadium der Umstand ausschlaggebend, daß der Grund und Boden für die Erstellung der Produktionsstätten in Erbpacht genommen werden konnte, so daß für den Grundstückserwerb selbst keine Mittel erforderlich waren. Diese Tatsache ist auch bei der Gründung vieler anderer Betriebe im Hafengebiet zunächst berücksichtigt worden. Außer dem Hauptbetrieb in Münster bestehen Zweigniederlassungen in Bockhorst und in Künsebeck, Kreis Halle (Westf.). Es werden insgesamt 600 Mitarbeiter beschäftigt. Die Markenzeichen VOX für Bohnenkaffee und DUX für Kaffee-Ersatz wurden nach dem Kriege eingeführt.

Es ist nicht zuletzt der zentralen geographischen Lage Münsters zu verdanken, daß sich im Hafengebiet namhafte Schifffahrts- und Speditionsfirmen sowie Lagerhausgesellschaften mit großen Lagerhäusern und Umschlagseinrichtungen niedergelassen haben. Fabrikbetriebe und der Großhandel unterhalten hier große Läger für die Versorgung der Kunden im nahen und fernen Münsterland. Es sind

zu nennen: R h e n u s, Gesellschaft für Schifffahrt, Spedition und Lagerei am Mittelhafen (Lagerkapazität: 11.000 to Getreide, 2.000 to Stückgut und 2.000 to Massengut), für den Umschlag stehen 3 eigene Kräne zur Verfügung, L e h n k e r i n g AG, Reederei, Spedition, Lagerung, seit 1907 in Münster (Lagerkapazität: 6.000 to Getreide, 2.500 qm Stückgutfläche, 1.000 qm Fläche für die Lagerung von Kies, Sand usw.). Außerdem besitzt diese Firma eine eigene Kiesbaggerei in Verbindung mit einem Baustoffgroßhandel (3 Kiessilos für 1.250 to). Nicht weniger wichtig ist die seit 1898 im Hafen (Hafenweg) bestehende "Münstersche Schifffahrts- und Lagerhaus AG" mit einer Lagerkapazität von 20.000 to. An Lösch-einrichtungen stehen 3 Kräne sowie 1 Verladebrücke bereit. Das Lager 2 befindet sich am Hafen Nord am Hafenweg, Lager 3 am Hafen Süd am Mittelhafen.

Ferner hat die bekannte Speditionsfirma August Peters - sie besitzt neben 35 LKW's mehr oder weniger aus Traditionsgründen 5 Pferdegespanne für den Stadtverkehr - ihren Sitz im Hafen am Albersloher Weg in unmittelbarer Nähe des Stadthafens II mit einem Lagerhaus von 12.000 qm, das ausschließlich aus Auslieferungslägern bedeutender Markenartikelfirmen besteht. Der Stadthafen II war ursprünglich, wie bereits erwähnt, Eigentum der Firma Peters, der 1910 an die Stadt verkauft wurde, da der gewünschte Gleisanschluß nur unter der Bedingung der Übereignung des Hafens erfolgte.

Zusammenfassung: Wie schon an anderer Stelle gesagt wurde, war der Stadthafen das erste geschlossene Industrie- und Gewerbegebiet Münsters, wo heute etwa 3.500 Personen einen Arbeitsplatz haben. Die hier ansässigen Betriebe sind größtenteils schon alt-eingesessene münstersche Firmen jeglicher Branche. Neben etwa 15 Industriebetrieben kleiner bis mittlerer Größe entfällt der Hauptanteil der Niederlassungen auf die Handels- und Dienstleistungsbetriebe. Nach eigenen Erhebungen und Befragungen konnte festgestellt werden, daß von den rd. 75 Hafenbetrieben nur etwa 16 (= 23 %) einen Hafenumschlag zu verzeichnen haben. Lediglich die Baustoff-, Holz- und Futtermittelgroßhandlungen sind teils in einem größeren Umfange an den Schiffsumschlägen beteiligt. Ebenfalls sind von den behandelten Herstellbetrieben nur einige, wie die der Holzbearbeitung und der Betonwaren- und Kraftfutterherstellung

auf einen Wasseranschluß angewiesen. Selbst die im Hafen lokalisierten Kohlenhandlungen und Tanklager haben keinen Bezug bzw. Absatz ihrer Waren per Schiff, da ihre angeforderten Mengen für eine Schiffsladung nicht ausreichen.

Daß im Hafengebiet zahlreiche Betriebe ohne irgendwelche Beziehungen zum Hafenbecken vorhanden sind, erklärt sich einmal aus der Tatsache, daß vor dem Kriege Schmutz und Lärm verursachende Betriebe nach Möglichkeit abseits des Zentrums im Hafen angesiedelt wurden, und zum anderen ist bei einigen Betrieben der Schiffsumschlag ganz zurückgegangen, wie z. B. bei der Lebensmittelfirma Hill am Mittelhafen, die vor dem 2. Weltkrieg Massengüter teils per Schiff anforderte, was heute nicht mehr der Fall ist. Die per Schiff bezogenen Waren sind entschieden länger unterwegs als die mit anderen Verkehrsmitteln herbeigeschafften, so daß sie an Frische und Güte erheblich einbüßen, worauf der Kunde gerade bei Lebensmitteln den allergrößten Wert legt.

Die Tatsache, daß über 70 % der münsterschen Hafenbetriebe keinen Schiffsumschlag haben und auch nicht darauf angewiesen sind, gibt natürlich erst recht zu Bedenken Anlaß, wenn man berücksichtigt, daß solche Betriebe, die unbedingt von einem Wasseranschluß abhängig sind, auf dem Hafengelände keine Ausdehnungsmöglichkeit mehr finden und letztlich gezwungen sind, Münster zu verlassen oder anderswo einen Zweigbetrieb zu errichten, wie beispielsweise die Firma Ostermann & Scheiwe. Diese Erscheinungen sollte man bei allen weiteren städtischen Planungen gebührend berücksichtigen und bemüht sein, hafenfremde Betriebe umzusiedeln, um das wertvolle Hafengelände anderen erweiterungswilligen bzw. neuen Hafenbetrieben überlassen zu können, was eine gesunde Wirtschaftspolitik Münsters zur Verbesserung und Entwicklung seiner Wirtschaft unbedingt erfordert.

2. Das neuentstandene Industriegebiet auf der Loddenheide, ehemaliges Flughafengelände

Nach Kriegsbeendigung im Jahre 1945 entbehrte das ehemalige Flughafengelände Loddenheide seiner ursprünglichen Bestimmung. Obwohl der größte Teil dieser Fläche von den Alliierten bis auf weiteres in Beschlag genommen wurde, blieb ein größeres Gebiet im Norden dieses Geländes frei verfügbar. Nun bot sich der Stadt

Münster eine gute Möglichkeit, den freigewordenen Teil des Flughafengeländes nebst den teilweise zerstörten Hallen neuen in Münster siedlungswilligen Industriebetrieben zur Verfügung zu stellen, was dann auch erfolgte. Dieses Industriegelände befindet sich im südöstlichen Stadtgebiet, und zwar im Ortsteil Hafen, südlich des Stadthafens zwischen Dortmund-Ems-Kanal, Umgehungsstraße und Albersloher Weg. Da gute Anschlußmöglichkeiten an Wasser und Schiene bestehen - längs dieses Gebietes führt die Bahnlinie Neubeckum -, ist dieses neue Industriegelände in seiner Lage als günstig zu bezeichnen. Nach dem Krieg konnten hier 6 Fabrikationsbetriebe angesetzt werden: 2 metallverarbeitende Betriebe, je ein Betrieb der Papierwaren-, Betonwaren-, Getränke- und Futtermittelherstellung.

Eine der größten Niederlassungen, die auch im äußeren Siedlungsbild am stärksten in Erscheinung tritt, ist die "Standard-Filterbau GmbH" am Albersloher Weg (Herstellung von Industrieentstaubungsanlagen). Dieses Unternehmen besteht schon seit 1932 in Münster, jedoch war es bis nach dem 2. Weltkrieg als reines Ingenieurbüro, ohne eigene Fabrikation, organisiert, so daß nur die Konstruktions- und Projektarbeiten sowie der Verkauf und die Aufstellung der Anlagen in eigener Regie durchgeführt wurden. Mit der Fabrikation war während dieser Zeit neben anderen Firmen insbesondere die Maschinenfabrik Franz Bollmann in Beckum beauftragt (Fabrikation von Rund- und Reihenfiltern usw.). Nachdem diese Firma wegen der Kriegseinwirkungen lange Zeit in Greven evakuiert war, gelang ihr im Jahre 1948 die Rückkehr nach Münster, wo es ihr möglich war, in den seinerzeit noch erheblich zerstörten Gebäulichkeiten auf dem ehemaligen Flughafengelände Loddenheide neben der Verwaltung auch die Fabrikation unter eigener Führung zu übernehmen. Das Gelände wurde von der Bundesvermögensstelle erworben. Die Fabrikationshallen konnten im Laufe der Zeit modernisiert und erweitert werden. Der erhebliche Exportanteil, der etwa 25 - 30 % beträgt, geht nicht nur in den europäischen Kontinent, sondern bis nach Südamerika, Südafrika und in den Nahen Osten. Die Firma Standard Filterbau GmbH (150 Beschäftigte) gehört neben den Firmen "Beth" (in Lübeck) und "Intensiv" (Langenberg) zu den führenden Betrieben der Filterbauindustrie der Bundesrepublik und nicht zuletzt Europas.

Die Neuerrichtung der Produktionsanlagen der Firma "Hazemag" als Schwesterunternehmen der Standard Filterbau für die Herstellung von Hartzerkleinerungsmaschinen (Prallmühlen, Schnelltrockner und NO-VOROTOR-Mahlanlagen) war ehemals auch in Münster vorge-sehen. Jedoch konnte sie in Lengerich ein passendes Fabrikgrundstück mit Hallen einer ehemaligen Fahrrad- und Motorradfabrik für die Gründung dieses Unternehmens, dessen Hauptverwaltung sich in Münster befindet, erwerben. Zum andern kam hinzu, daß das landwirtschaftlich orientierte Gebiet Lengerichs gute Arbeitsmarktverhältnisse bot und darüber hinaus der Arbeiterstamm der früheren Fabrik übernommen werden konnte. Heute beschäftigt die Firma Hazemag mit ihrem Standort in Lengerich etwa 350 Personen, was ihre starke Marktstellung u. a. deutlich unterstreicht. Mit der Gründung dieser Firma ist ein ganz neues System in der Aufbereitungstechnik eingeführt worden, wofür die weltweite Ausdehnung der Hazemag mit vielen Tochtergesellschaften in Frankreich, Österreich, den Vereinigten Staaten, Kanada, Japan usw. zeugen.

Ein weiteres metallverarbeitendes Unternehmen auf der Loddenheide ist die Glockengießerei "Monasterium". Dieser Betrieb wurde im Jahre 1950 durch einen Vertriebenen, der früher in Breslau eine Glockenvertretung hatte, und unter Mitwirkung eines erfahrenen Betriebsleiters einer westdeutschen Glockengießerei gegründet. Für die Errichtung eines derartigen Unternehmens in Münster waren neben der Bereitstellung von Fabrikationshallen durch die Stadt einmal die Funktion Münsters als Dom- und Bischofsstadt sowie die zentrale Lage in der Diözese Münster maßgebend. Der Export dieses Betriebes, der etwa 20 Personen beschäftigt, beläuft sich auf 10 % und gelangt in der Hauptsache nach Latein-Amerika und in andere Missionsländer. (Jährliche Kapazität: 60-80.000 kg Glocken nebst den dazu gehörigen Glockenstühlen).

Ein bedeutendes Unternehmen für die Herstellung von Leichtbetonartikeln ist die Firma Paul Jaspers südlich der Umgehungsstraße am Dortmund-Ems-Kanal. Nachdem dieses Unternehmen nach dem 2. Weltkrieg als Betonwerk in Gütersloh neu gegründet wurde, erfolgte 1952 wegen eines bisher mangelnden Wasseranschlusses die Standortverlegung nach Münster zur Loddenheide, wo der Ausweichhafen aus der Wehrmachtszeit noch vorhanden war. Dieser wurde entsprechend erweitert und mit großen Löscheinrichtungen für die Entleerung

der Schiffe mit rheinischem Naturbims versehen. Die Firma Jaspers, deren Belegschaft etwa 65 Arbeitskräfte umfaßt, ist in Nordrhein-Westfalen das größte Unternehmen für die Herstellung von Bimsbaustoffen (Betriebsfläche: 100.000 qm, tägliche Verarbeitung von $400 \text{ m}^3 = 400 \text{ to}$ Naturbims zu ca. 10.000 Hohlblocksteinen). Da die beiden münsterschen Firmen "Pebüso" und "Caspar Hessel" Schwerbetonartikel herstellen, ist lediglich die Firma Weber KG im Hafen, ebenfalls Herstellung von Leichtbetonartikeln, als Konkurrenzbetrieb anzusehen.

Ferner ist noch die Briefumschlagfabrik "Petersen" (seit 1950) auf der Loddenheide ansässig. Dieser Inhaber besaß früher in Westberlin einen Betrieb, der jedoch den Kriegseinwirkungen zum Opfer fiel. Da sich der Besitzer aus familiären Gründen an Münster gebunden fühlte, gelang es ihm, auf der Loddenheide nach Vermittlung der Stadt neu anzufangen (65 Beschäftigte, 70 % der Arbeitskräfte sind Flüchtlinge, monatliche Verarbeitung von 150 to Papier). Jedoch erfolgt in absehbarer Zeit eine Neuerrichtung der Betriebsstätten im Süden des Stadtgebietes westlich des Kappenberger Dammes in Nähe des Industriegeländes Mersmannsstiege, wo der neue Betrieb nach den neuesten technischen Errungenschaften aufgebaut wird (9.000 qm Fläche). Der neue Standort nahe der Wesseler Straße, des neuen Autobahnzubringers, der Umgehungsstraße und der Bahnstrecke Hamburg-Ruhrgebiet - was für die Werbung entsprechend ausgenutzt werden kann - ist in verkehrsmäßiger Hinsicht als sehr günstig anzusehen.

Letztlich werden die Industrieansiedlungen der Loddenheide durch das Calcanit-Werk F. Snoek KG (Herstellung von Taubenzuchtpräparaten - 21 Beschäftigte), das in dem benachbarten Ruhrgebiet mit etwa 70.000 Taubenzüchtern einen guten Absatz findet (Export = 25 - 27 %) und die Sprudelfabrik "Quellen Lehnig", unmittelbar südlich des Dortmund-Ems-Kanals, Nähe Albersloher Weg, vervollständigt (150 Beschäftigte), die sich 1955 in den ehemaligen Wehrmachtshallen, die noch der Bundesvermögensstelle gehören, niedergelassen hat. Im ganzen Bundesgebiet bestehen etwa 40 Filialen, die größtenteils alle produzieren (Herstellung von Limonadetränken). Die Belieferung erfolgt nur an private Haushaltungen, und zwar in einem Umkreis von 50 km von Münster.

Zusammenfassung: Bei den Industriebetrieben auf dem Gelände der Loddenheide handelt es sich um neue kleine bis mittelgroße Unternehmen der verschiedensten Produktionsstruktur. Insgesamt zählen diese Betriebe über 470 Beschäftigte, also etwa 5 % der gesamten in der münsterschen Industrie Tätigen. Da die Betriebsgrundstücke und Hallen der Firmen auf der Loddenheide noch Eigentum der Bundesvermögensstelle darstellen, ist nicht verwunderlich, daß sich diese Erscheinung im großen und ganzen hemmend auf die Erweiterung und Modernisierung der Betriebe ausgewirkt hat, was auch im äußeren Siedlungsbild dieses Industriegeländes zum Tragen kommt. Daher wäre unter Berücksichtigung einer zukünftigen günstigen Entwicklung der genannten Industrieansiedlungen ein Grundstückserwerb vonnöten. Das Fernziel der Stadt Münster besteht demzufolge auch darin, das gesamte Gebiet der Loddenheide einschließlich des bisher noch von der englischen Wehrmacht genutzten Flächen zu erwerben, um es den Firmen als betriebseigenes Gelände bereitstellen zu können. Dieses Vorhaben ist verbunden mit dem Ausbau eines Hafenbeckens, so daß vorwiegend Betriebe gemäß der Struktur dieser Anlage angesetzt werden sollen.

3. Das neuerschlossene Industriegebiet am Königsweg zwischen Dortmund-Ems-Kanal, Hammer Straße und Umgebungsbahn

Im Süden des Stadtgebietes, westlich der Loddenheide (Geist), eingerahmt von der neuen Umgehungsstraße, dem Dortmund-Ems-Kanal, der Hammer Straße und der Umgebungsbahn, wurde ein von der Stadt Münster neu geplantes Industriegelände zu einem größeren Teil bereits erschlossen. Es zeigt bezüglich seiner Lage am Dortmund-Ems-Kanal und an der Schiene eine gute verkehrsmäßige Ausgangssituation für die Ansiedlung von Industriebetrieben. Ebenfalls zeichnet sich dieses im Süden der Stadt gelegene Gelände im Hinblick auf die Hauptwindrichtung des Westens für die Lokalisation von Schmutz und Staub verursachenden Industriebetrieben aus. Darüber hinaus ist die Lage dieses Industriegebietes auch insofern als günstig anzusehen, als sich unweit davon auch im Süden des Stadtgebietes die größte Bevölkerungsballung befindet, so daß ein weiter Anmarschweg für die dort wohnenden Arbeitskräfte entfällt.

Die bereits industriell genutzten Grundstücke hat die Stadt Münster nach und nach von Privatbesitzern erwerben können. Im Jahre 1950 und 1955 erwarb die Stadt von den Erben Giesbert 63.000 qm und 112.200 qm, 1953 und 1958 von Schulte 56.637 qm und 147.000 qm, 1959 von Strothoff 16.700 qm sowie im Jahre 1961 weitere 7.600 qm, also insgesamt 40,3 ha Industriegelände. Damit konnte etwa nur die Hälfte der geplanten Gesamtfläche für industrielle Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Der südliche Abschnitt dieses geplanten Industriegeländes ist noch bei Umsiedlung einiger vorhandener Bauernhöfe zu erwerben.

Im großen und ganzen handelt es sich bei dem genannten Industriegelände um tiefgelegene Flächen, die teilweise bereits nach Kriegsende mit Schutt aufgefüllt wurden. Die bisher erstandenen Flächen stellten bislang weidewirtschaftlich genutzte Flächen dar. Durch ein Stichgleis, das von der Strecke Münster - Wanne-Eickel abzweigt, ist das Gelände dem Eisenbahnnetz angeschlossen worden. Es verläuft bis zur Kreuzung Robert-Bosch-Straße eingleisig und zweigt dann mit mehreren Weichen zu den einzelnen Betrieben ab, so daß später auf dem zweigleisigen Schienenstrang auch ein Rangieren möglich ist.

Bisher konnten auf dem bereits erschlossenen Gelände einige bedeutende Betriebe angesiedelt werden.

Das Transportbetonwerk "Münsterland GmbH & Co., KG" befindet sich als eine Neugründung für Münster im Jahre 1960 in unmittelbarer Nähe der Umgehungsstraße am Eingang der Robert-Bosch-Straße am Dreieckshafen. Dieses Unternehmen produziert Beton und beliefert mit betriebseigenen Spezialmischfahrzeugen die örtlichen Baufirmen bzw. Baustellen mit fertig gemischtem Beton (6 Spezialfahrzeuge, Aktionsradius von 50 km). Über ein langes Förderband werden die Zuschlagsstoffe wie Kies und Sand in den Siloturm gebracht und unter Zugabe von Zement und Wasser dem für den Abtransport bereitstehenden Mischfahrzeug zugeführt. Die Errichtung eines derartigen Betriebes ist von der Bauverwaltung aus Gründen der besten Gewähr für die Erstellung eines Betons nach den einschlägigen DIN-Normen sehr begrüßt worden. Der Standort am Dreieckshafen wurde unter den Gesichtspunkten des wirtschaftlichsten Antransportes des Massengutes wie Kies und Sand per Schiff gewählt.

Gegenüber diesem Betonwerk liegen ebenfalls in unmittelbarer Nähe der Umgehungsstraße die Betriebsräume (6.000 qm Fläche) der Krupp-Vertretung "Fürbach KG" nebst Werkstätten und Ersatzteillager (40 Beschäftigte).

Erwähnenswert erscheint auch die Bettfedernfabrik "Dr.Fromm KG" an der Robert-Bosch-Straße (10 Beschäftigte) als vorgelagerter Zweigbetrieb der Bettwarenfabrik derselben Firma in Mecklenbeck an der Weseler Straße. Die Aufbereitung der Bettfedern geschah früher in dem väterlichen Betrieb des Inhabers Dr. Fromm in Oldenburg, die sich jetzt unter Wegfall der Transportkosten in den eigenen Betriebsstätten wirtschaftlicher gestaltet.

Ferner soll in diesem Zusammenhang auf die neuen Werkshallen der "Westdeutschen Fahrzeuggesellschaft mbH" (MAN-Vertretung nebst Reparaturwerkstatt), der Firma "Fritz Kiffe" (Kraftfahrzeugreparaturwerkstatt), der Firma "Kiffe Söhne" (Waggonbau) sowie auf die neuen Büro- und Lagerräume der Firma "Rewe" (Lebensmitteleinkaufsgenossenschaft - 25.000 qm Betriebsfläche) am Geister Landweg in Nähe der Hammer Straße hingewiesen werden.

Zu dem bedeutendsten Industrieunternehmen des Industriegeländes am Königsweg und vielleicht ganz Münsters wird sich die Zweigniederlassung der "Armstrong Kork GmbH" entwickeln. Die Armstrong-Kork-Gesellschaft wurde bereits im Jahre 1860 in Pittsburgh in Pennsylvanien gegründet. Im Verlaufe von etwa 100 Jahren konnte sich diese Firma zu einem bedeutenden Weltunternehmen entwickeln, das über 300 verschiedene Erzeugnisse für Haushalt und Industriebedarf herstellt, wobei die meisten keinen Kork enthalten. Bei einem Gesamtumsatz von ca. 1.218.000.000 DM im Jahre 1959 betrug der Anteil der aus Kork hergestellten Produkte weniger als ein Prozent. Im Jahre 1914 folgten Zweigniederlassungen für die Herstellung von Korkprodukten in Spanien, 1936 und 1937 Gründungen in England und Kanada.

Die Tochtergesellschaft in Münster, deren Produktion im Frühjahr 1962 angelaufen ist, wird sich zunächst mit der Herstellung von Fußbodenbelag und Asphalt- und Vinylastbestplatten beschäftigen. Geplant ist die Errichtung von 2 weiteren Produktionshallen für die Herstellung anderer Erzeugnisse, so daß das Unternehmen in seiner Endphase an Umfang und Bedeutung in etwa dem deutschen Linoleum-Werk in Nürnberg gleichkommt und damit zu dem größten

Industrieunternehmen Münsters zählt. Zur Zeit umfaßt die Betriebsbelegschaft etwa 70 Arbeitnehmer.

Für die Standortwahl dieser Firma in Münster waren u. a. die gute Arbeitsmarktsituation, die günstige verkehrsmäßige Lage und die guten Ausdehnungsmöglichkeiten auf dem neuen Industriegelände am Königsweg ausschlaggebend, nachdem bereits ein Frankfurter Institut nach eingehenden Standortuntersuchungen im Auftrage der Firma Armstrong Münster vorgeschlagen hatte. Obwohl die unmittelbare Lage am Dortmund-Ems-Kanal zur Zeit noch ohne Bedeutung ist, ist sie jedoch bei der Lokalisation entsprechend berücksichtigt worden. Die Armstrong Kork GmbH, die sich von Deutschland aus stark in die Erschließung der Märkte der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft einschalten will - das war u. a. der Hauptgrund für die Errichtung eines Zweigwerkes im EWG-Raum -, erwartet von der münsterschen Niederlassung ein Exportvolumen, das in etwa dem Umsatzvolumen in Westdeutschland gleichkommt.

Zusammenfassung: Das Industriegelände am Königsweg bietet wegen seiner guten verkehrsmäßigen Lage im Süden des Stadtgebietes (Geist) mit Anschlußmöglichkeiten an Schiene und Wasser gute Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industriebetrieben und stellt zur Zeit unter Berücksichtigung der noch zu erschließenden südlichen Flächen räumlich das größte Industriegelände Münsters dar, das sich in Zukunft zu der bedeutendsten Industrieagglomeration Münsters entwickeln wird. Bei den bisher hier angesetzten Betrieben - mit insgesamt über 200 Beschäftigten - handelt es sich einerseits um Neugründungen und zum andern um münstersche Firmen, die sich auf diesem Gelände beträchtlich erweitern konnten. Die Stadtwerke Münster führen in den Morgen- und Nachmittagsstunden bereits planmäßigen Berufsverkehr für die Beschäftigten in den Betrieben am Königsweg durch.

4. Das neuerschlossene Industrie- und Gewerbegebiet an der Mersmannsstiege zwischen Weseler Straße und Bahnkörper

Ein weiteres neuerschlossenes Industriegebiet, das aber in seiner Ausdehnung längst nicht die Größe des Gebietes am Königsweg erreicht, befindet sich im Südwesten des Stadtgebietes, und zwar gleichfalls im Stadtteil Geist. Bereits im Jahre 1948 konnte die

Stadt Münster 2,2 ha Fläche von der Brennerei Appels sowie von den Landwirten Holtgräve 3,2 ha, von Hesselmann 3,2 ha und von Kappenberg 2 ha für die Ansiedlung von Industriebetrieben erstehen. Die ehemals landwirtschaftlich genutzten und tiefgelegenen Flächen wurden größtenteils aufgeschüttet, um sie für die Lokalisation von Betrieben zugänglich zu machen. Auf diesem Gelände wurden kleine bis mittelgroße Betriebe, insbesondere solche der Eisen- und Metallverarbeitung, die u. a. auch in das umgebende Siedlungsbild passen, angesiedelt. Diese Betriebe, die teilweise nach Kriegsschluß in behelfsmäßig eingerichteten Produktionsstätten Unterkunft gefunden hatten, wurden größtenteils aus Gründen der Betriebserweiterung und Modernisierung hierin umgesiedelt.

Ein bedeutender metallverarbeitender Betrieb ist die Maschinenfabrik Langguth & Co., die bereits seit 1932 in Münster existiert und Etikettiermaschinen und die dazu gehörigen Fließbandanlagen sowie Sonderanlagen für die Firma Krupp in Essen und Zubehörmaschinen für die Blechdosenherstellung produziert. Nach dem Krieg war dieser Betrieb infolge der restlosen Zerstörung der Betriebsstätten viele Jahre auf dem Gelände der Trainkaserne am Dahlweg - Nähe Hammer Straße -, die der Bundesvermögensstelle gehört, untergebracht. Dieses Unternehmen mit einem bedeutenden Exportanteil von 50 % (Holland, Belgien, Frankreich, Schweden, Österreich) zählt rd. 54 Beschäftigte - nur Facharbeiter. Hauptabnehmer sind die Likör- und Weinindustrie. Während der frühere Standort am Dahlweg insbesondere für die Arbeitskräfte und für die Kunden, die Reparaturen durchführen lassen, zentraler lag, bot aber das Gelände an der Mersmannsstiege wesentlich bessere Ausdehnungsmöglichkeiten. Andererseits sieht die Stadtplanung eine Verwendung der Flächen der Trainkaserne für Grünanlagen der Stadt vor.

Ein anderes Unternehmen der Eisen- und Stahlverarbeitung an der Mersmannsstiege am Daimler Weg ist die Firma "Wormstall", die serienmäßig die Herstellung von Stahlfenstern und Stahltüren durchführt (55 Beschäftigte). Dieser Betrieb, der bereits seit 1928 in Münster ansässig ist, entwickelte sich in seinem jetzigen Umfange und seiner Bedeutung aus einer früheren Bauschlosserei.

Auch die Firma Mensinck & Hiltsch ist ein altes münstersches Unternehmen, das sich auf dem neuen Gelände an der Mersmannsstiege vergrößern konnte (Beschriftung von Glas und Schildern sowie Herstellung von Firmenschildern und Reklameleuchten).

Als weiteres sind noch die Zylinderschleiferei Häusler, die Autoreparaturwerkstatt Röhr und die großen Werks- und Reparaturreparaturhallen der Auto-Firma "Knubel" (Volkswagenvertretung) an der Weseler Straße, die in ganz besonderer Weise das Bild dieses Gewerbegebietes prägen sowie die weiter südlich liegenden Lageräume der Großhandelsfirma H.W. Meyer KG (Vertrieb von Kellereimaschinen und Glashüttenerzeugnissen - Ruhrglaserzeugnisse - der Firma Stinnes, Essen) zu nennen.

Dieses Industrie- und Gewerbegebiet (ca. 200 Beschäftigte - diese Zahl ist jedoch wegen der fortwährenden industriellen Entwicklung dieses Areals stetig im Wachsen begriffen) findet schließlich südlich des Bahngleises zum Kappenberger Damm hin seine Fortsetzung durch die Ansiedlung der Briefumschlagfabrik "Petersen", die "Buderusche Handelsgesellschaft" mit Lagerräumen für Eisen- und Metallwaren sowie ein Versandhaus für Textilwaren.

5. Die Industriestandorte auf dem Gelände der ehemaligen Weißenburgkaserne

Eine bedeutende Agglomeration von Industrie- und Gewerbebetrieben zeigt sich ferner auf dem Gelände der ehemaligen Weißenburgkaserne im Stadtteil Geist an der Weißenburgstraße westlich der Hammer Straße. Dieses Gebiet umfaßt etwa 7,5 ha Fläche, wovon rd. 5,3 ha gewerblich genutzt sind. Ein Gleisanschluß, auf den die meisten hier ansässigen Betriebe keinen Wert legen - was bei der Ansiedlung auch wohl entsprechend berücksichtigt wurde -, besteht nicht. Aber die Lage als solche ist insofern als ziemlich günstig anzusehen, als sich dieses Gelände in unmittelbarer Nähe der beiden Ausfallstraßen Hammer Straße und Weseler Straße befindet. Bei den hier lokalisierten Betrieben handelt es sich fast ausschließlich um alteingesessene münstersche Firmen, die im Kriege zerstört wurden und in den früheren Wehrmachts hallen, die heute noch der Bundesvermögensstelle gehören, Unterkunft fanden, um ihre Produktion neu beginnen zu können. Die

Stadtplanung sieht jedoch eine Umsiedlung dieser Betriebe vor, Man möchte diese Flächen für die Errichtung von Wohnhäusern gewinnen.

Ihrer Struktur nach sind die hier ansässigen Unternehmungen vorwiegend als eisen- und metallverarbeitende Betriebe anzusehen.

Die Firma "Johann Stricker" (seit 1911 in Münster, ehemals Reparaturbetrieb sämtlicher Maschinen der Eisen- und Holzbearbeitung), stellte sich nach dem 2. Weltkrieg als Produktionsbetrieb für die Herstellung von Holzbearbeitungsmaschinen und die Anfertigung von Zahnrädern um. Während die Betriebsbelegschaft etwa 30 Beschäftigte umfaßt, beläuft sich der Exportanteil auf rd. 15 %.

Ein nicht unbedeutendes Unternehmen für Münster ist ferner die Fahrzeugfirma "Anton Brand GmbH" (100 Beschäftigte - seit 1938 in Münster - vor dem Kriege am Albersloher Weg und in der Linger Straße). Ihr Produktionsprogramm erstreckt sich auf die Anfertigung von Anhängern und Aufbauten für Lastkraftwagen einschließlich Reparaturen. Außerdem ist diesem Betrieb (seit Jan. 1961) als bisher einzige Firma Münsters, eine Abteilung mit einem amtlich anerkannten Bremsendienst lt. Straßenverkehrszulassungsordnung zum Zwecke der Durchführung von Bremsensonderuntersuchungen an Fahrzeugen aller Art durch hierfür besonders geschulte Fachkräfte, angegliedert worden. Durch diese neue Verordnung ist praktisch auch ein neuer Handwerkszweig auf dem Sektor des Kraftfahrzeughandwerkes entstanden. Obwohl die Firma Brand bereits eigene Grundstücke auf dem neuen Industriegelände Mersmannsstiege erworben und verpachtet hat, bevorzugt sie wegen der großen Investitionen und der sehr zentralen Lage an der Hammer und Weseler Straße, was insbesondere für die Ausführung von Reparaturarbeiten wichtig ist, den jetzigen Standort.

Darüber hinaus verdient auch die Firma "H. Rebholz", Eisen- und Metallgießerei (seit 30 Jahren in Münster - vor der Kriegszerstörung Standort am Alfred-Krupp-Weg) hervorgehoben zu werden, die die Produktion von Kanalisationsteilen durchführt und außerdem mit der Herstellung von Maschinenteilen für die münsterschen Industriefirmen Tepper, Stille, Winkhaus, Stricker und Jäger beauftragt und sich daher mit der münsterschen Industrie eng verbunden fühlt (20 Beschäftigte - monatliche Kapazität von 50 to

Fertigware). Die Verschmelzung des Eisens erfolgt mittels Kupol-öfen.

Schließlich treten noch einige kleinere metallverarbeitende Betriebe auf dem Gelände der Weißenburgkaserne in Erscheinung, wie die Firmen "Kassner" (Beschriftung und Herstellung von Metallbuchstaben für Häuser), "Eyerund" (Stahl- und Leichtmetallbau - Herstellung von kleineren Eisenkonstruktionen: Schaufenster, Stahltüren und Stahltore - 15 Beschäftigte), "Schier" (Herstellung und Reparatur von Maschinen für das Graphische Gewerbe) sowie "Evels" (Einbau von Schiebedächern bei LKW's, Karosserie- und Blechreparaturen, Autolackiererei). Einen guten Ruf genießt auch die hier lokalisierte Orgelbaufirma "Rohlfing".

Letztlich wird das Bild der Industrie- und Gewerbeansiedlungen an der Weißenburger Straße durch die Werkstätten der Westfälischen Orthopädischen Industrie vervollständigt (Herstellung von künstlichen Gliedern aller Art, Prothesen, Bruchbinden usw.). Wegen der individuellen Anfertigung der einzelnen Teile kann eine industrielle Produktion in größerem Umfange nicht erfolgen. Der Betrieb zählt insgesamt 25 Beschäftigte und ist damit der größte Betrieb dieser Art in Münster. Eine Standortverlegung in Nähe des Bahnhofes, Ecke Bahnhofstraße/Hafenstraße, ist vorgesehen, um den auswärtigen Patienten nach Möglichkeit einen weiten Weg zu ersparen.

Die Betriebe auf dem Industriegelände an der Weißenburger Str. zählen insgesamt etwa 220-260 Beschäftigte.

6. Die Industriestandorte am Dahlweg, Alfred-Krupp-Weg, an der Friedrich-Ebertstraße und Scheibenstraße

Eine weitere für Münster bedeutende Industrieagglomeration befindet sich südlich der Altstadt ebenfalls im Ortsteil Geist am Dahlweg, Alfred-Krupp-Weg, der Friedrich-Ebert-Straße und Scheibenstraße, unmittelbar westlich der Gleise des Hauptbahnhofes. Hier wurden zum Teil größere Industriebetriebe u. a. in den ehemaligen Hallen der Flugzeugfirma "Hansen & Co.", die nach dem Kriege von der Stadt Münster erworben wurden, angesetzt.

Am Dahlweg, in Nähe der Friedrich-Ebert-Straße und Scheibenstraße, sind drei sehr bedeutende Betriebe, die Firmen "Hamel", "Jäger" und "Hillebrand" lokalisiert. Die Firma Hamel GmbH stellt Zwirnerei- und Spinnereimaschinen her. Sie wurde 1865 in Ostdeutschland als Firma "Carl Hamel" gegründet und nach Kriegsende durch die Russen enteignet. Nachdem die Firma nunmehr als "Hamel GmbH" 1949 in Bielefeld die erste kleine Produktion wieder aufnehmen konnte, erfolgte im Jahre 1952 wegen räumlicher Ausdehnung - in Bielefeld zur Zeit nicht gegeben - die Standortverlegung nach Münster zum neuentstandenen Industriegelände am Dahlweg, wo ihr von der Stadt ein Teil des Geländes und der Hallen der ehemaligen Flugzeugfirma Hansen & Co. zur Verfügung gestellt wurden. Die Firma Hamel GmbH beschäftigt etwa 500 Personen und zählt infolgedessen zu den größten Industriebetrieben Münsters. Sie zeigt mit einem 50%igen Exportanteil bedeutende Auslandsbeziehungen, die sich bis zum Vorderen Orient und Südamerika erstrecken und unterhält als Tochterunternehmen eine Eisengießerei GmbH in Ahaus. Die Wahl dieses Standortes erfolgte in erster Linie aus den Überlegungen der dortigen günstigeren Arbeitsmarktsituation heraus.

Eine weitere bedeutende Maschinenfabrik am Dahlweg - gegenüber der Firma Hamel - ist die Firma "Emil Jäger KG", die Draht- und Metallwebstühle für Drahtwebereien und Metalltuchwebereien herstellt. Darüber hinaus werden noch Drahtnetz- und Gitterschweißmaschinen angefertigt, die für die Verwendung in der Bauindustrie von Bedeutung sind. Die Firma Jäger entwickelte sich aus einer im Jahre 1867 in Neustadt-Orla (Thüringen) gegründeten Eisengießerei. Das Stammwerk wurde 1948 enteignet und besteht heute als volkseigener Betrieb in der DDR. Nachdem der Betriebsinhaber E. Jäger mit Unterstützung der Westfälischen Union AG in Hamm (Westf.) neu begonnen hatte, konnte mit der Übersiedlung im Jahre 1953 nach Münster die Produktion in den Hallen am Dahlweg wesentlich vergrößert werden. Die Belegschaft dieser Unternehmung, die bereits wieder internationale Bedeutung erlangt hat, umfaßt etwa 300 Mann.

Die Industrieagglomeration am Dahlweg erfährt ihre Ergänzung durch die alteingesessene münstersche Herrenkleiderfabrik "Hillebrand", die bereits im Jahre 1921 an der Weseler Straße ins Leben gerufen wurde. 1946 erfolgte der Wiederaufbau an der Weseler

Straße, wo sich jetzt das Werk 2 befindet. Da an dieser Stelle keine Erweiterungsmöglichkeiten gegeben waren, fand im Jahre 1956 die zusätzliche Errichtung des Werkes 1 am Dahlweg in dem früheren Verwaltungsgebäude der Flugzeugfirma Hansen & Co. statt. 1953 spezialisierte man sich auf die Herstellung von Herrenkammgarnanzügen unter der Bezeichnung "Monasteria" (Tägl. Kapazität von 300 - 350 Anzügen). In dem Werk 1 am Dahlweg werden nur Saccos angefertigt, die dazugehörigen Hosen, die bereits im Werk 1 zugeschnitten werden, finden ihre Vollendung im Werk 2. Die internationale Stellung der Firma Hillebrand kommt durch die Errichtung einer Wäschefabrik in Brasilien mit einer täglichen Produktion von über 1.000 Hemden deutlich zum Ausdruck. In den beiden münsterschen Betrieben sind insgesamt 400 Personen angestellt, 300 in Werk 1 und 100 in Werk 2. Für die sozialen Belange der Belegschaftsmitglieder, die zu 80 % aus weiblichen Kräften besteht, konnte an der Weseler Straße neben dem Zweigwerk ein 8-Familienhaus erstellt werden.

Die Industrieansiedlung am Dahlweg finden in östlicher Richtung zum Alfred-Krupp-Weg hin ihre Fortsetzung durch die Landmaschinenfabrik "Stille". Nach der Gründung im Jahre 1877 in Lengerich zog dieser Betrieb um die Jahrhundertwende nach Münster um, wo die Produktion landwirtschaftlicher Maschinen fortgesetzt wurde (Dreschmaschinen, Kartoffelerntemaschinen usw.). Da die Firma Stille bis nach dem Kriegszusammenbruch wesentlich an der Flugzeugfirma Hansen & Co. beteiligt war, verlor sie etwa 3/4 ihrer früheren Betriebsgröße. Heute bezieht sich das Produktionsprogramm hauptsächlich auf die Herstellung von Miststreuern (tägliche Erstellung von 25 Streuern), Rübenvollerntemaschinen und den Waggonbau für die Bundespost (350 Beschäftigte). Die Miststreuer werden im Taktverfahren hergestellt, d. h. die zu bearbeitenden Teile werden alle 20 Minuten um etwa 3 - 4 Meter zum nächsten Arbeitsplatz weiterbefördert. Ein Gleisanschluß, der für den Rohstoffbezug (etwa 50 % per Bahn) sowie für den Waggonbau unbedingt erforderlich ist, wird durch die unmittelbare Nähe des Hauptschienenstranges des Hauptbahnhofes begünstigt. Etwa 5 % der Erzeugnisse werden insbesondere nach Holland, Frankreich und der Schweiz exportiert.

Im Norden dieses Industriegebietes befindet sich die Maschinenbaufirma "Otto Dieterle" an der Friedrich-Ebert-Straße. Der In-

haber dieses Betriebes, der bis Kriegsende in der Flugzeugreparaturwerkstatt Hansen & Co. tätig war, machte sich nach Kriegsschluß selbständig. Die Produktion bezieht sich auf die Herstellung von Maschinen und Geräten für die Textilindustrie (Walzen für Rouleaux-Druckmaschinen - Farbauftragswalzen) sowie Maschinenteile für die münsterschen Maschinenfabriken Hamel, Stille und Jäger und unterhält außerdem noch die Alleinvertretung für Deutschland in Maschinen (Schwingsieben zum Sieben und Trennen flüssiger und fester Stoffe) einer Londoner Firma. Der Betrieb zählt rund 20 Beschäftigte.

Ferner sollen noch das "Hescho Werk" (Zuckerwarenfabrik) und die Hauptverwaltung der Baufirma "Th. Schneider" mit 500 - 600 Beschäftigten, die an den verschiedensten Baustellen in Münster und weit außerhalb Münsters eingesetzt werden, mit ihren Niederlassungen im südlichen Teil der Friedrich-Ebert-Straße genannt werden.

Schließlich zeichnet sich noch eine stärkere Agglomeration von Industriebetrieben kleiner bis mittlerer Größe südwestlich des Dahlweges in der Scheibenstraße ab, wo viele neue Produktionsstätten aller Art entstanden sind. Hierbei verdienen insbesondere die Firmen "Heinz Hemmer" (Herstellung von Türen, Stahlfenstern mit Kunststoffüberzug - 20 Beschäftigte), "Honert & Co." (Blech- und Stahlrohrfabrik - früher Roxeler Straße), "Josef Vienerius" (Buch- und Offsetdruck), die "Hansa-Druckerei GmbH" und die Wäscherei "Sicking & Co." hervorgehoben zu werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß es in dem Gebiet zwischen Dahlweg, Scheibenstraße, Alfred-Krupp-Weg und Friedrich-Ebert-Straße zu einer für Münster bedeutenden Industriekonzentration gekommen ist, die u. a. die größten Industriebetriebe Münsters beherbergt. In diesen Industriebetrieben - ohne die Baufirma Th. Schneider - sind annähernd 1.650 Menschen beschäftigt, die nicht weniger als 18 % der gesamten Industriebeschäftigten Münsters darstellen. Obwohl hier eine stärkere Agglomeration von metallverarbeitenden Betrieben festzustellen ist, gehen auf Grund ihrer Struktur keine schwerwiegenden Belästigungen irgendwelcher Art auf die benachbarten Wohngebiete aus, was darauf hindeutet, daß dieser Umstand von der Stadt Münster bei der Auswahl der Betriebe gebührend berücksichtigt worden ist.

Durch die städtische Autobuslinie 22, die Ende 1960 in Betrieb genommen wurde und bis zur Scheibenstraße führt, ist dieses Industriegelände mit einer bedeutenden Beschäftigtenzahl dem innerstädtischen Verkehrsnetz angeschlossen.

7. Das neuerschlossene Industrie- und Gewerbegebiet im Norden der Stadt am Nienkamp

Während sich fast alle Industrieagglomerationen Münsters im Süden des Stadtgebietes befinden, - u. a. bedingt durch die Lage der ehemaligen Wehrmachtsanlagen - tritt im Norden im Stadtteil Uppenberg lediglich das neuerschlossene Industriegelände östlich der Grevener Straße am Nienkamp hervor. Daß gerade an dieser Stelle Industriebetriebe entstanden, wurde in erster Linie durch die Möglichkeit eines günstigen Grundstückserwerbs von einem Großgrundbesitzer im Jahre 1949 (77.118 qm) und 1950 (87.645 qm) ermöglicht. Zum andern wurde der Standort an dieser Stelle durch die Möglichkeit des Schienenanschlusses an das von der Gronauer und Rheiner Strecke abzweigende Stichgleis begünstigt. Da nord-östlich dieses Industriegebietes im Stadtteil Mauritz die Coerde-Stadt entsteht, wurden hier Betriebe ohne eine größere Staub- und Schmutzentwicklung angesiedelt. Neben kleinen bis mittelgroßen Industrieunternehmen treten auch Handwerks- und Handelsbetriebe hervor. Dieses etwas außerhalb des Zentrums gelegene Gebiet - wie alles neuerschlossene Industriegelände - wird durch die Städtischen Autobuslinien 6 und 7 erschlossen. Eine evtl. Verlängerung der Linie 14 - die bisher noch südlich davon am Friesenring endet - über die Wienburgstraße mit direkter Führung durch das Industriezentrum ist geplant.

Die Struktur der auf dem Industriegelände am Nienkamp lokalisierten Betriebe zeichnet sich durch eine Vielseitigkeit in der Produktion aus, wie den nachfolgenden Ausführungen im einzelnen zu entnehmen ist.

Im äußeren Erscheinungsbild dieses Geländes treten vor allem die größeren Werksanlagen der Firma "Kettelhack GmbH & Co. KG", chemische Reinigung, gut in Erscheinung. Dieses Unternehmen, das bereits im Jahre 1898 in Rheine entstand, konnte sich im Jahre 1952 in Münster am Nienkamp beträchtlich erweitern. Einmal boten

sich in Münster bessere Ausdehnungsmöglichkeiten als in Rheine, und zum anderen ist der Standort in Münster wegen eines ausgedehnten Kundengebietes im Ruhrgebiet wesentlich zentraler. In Münster unterhält diese Firma etwa 30 Annahme- und Ausgabestellen sowie etwa 60 weitere betriebseigene Filialen im Raume bis Nordhorn, Lingen, Gronau, Coesfeld, Rheine, Bielefeld und in den Ruhrgebietsstädten. Von den 300 Beschäftigten (3/4 weibliche Arbeitskräfte) in dem münsterschen Betrieb kommen etwa 50 % von außerhalb, die mit betriebseigenen Bussen hierhin gebracht werden. In dem Zweigwerk in Rheine (50 Beschäftigte) werden nur Färberei-Arbeiten durchgeführt.

Ein weiteres textil- und lederverarbeitendes Unternehmen ist die Schuhfabrik "Karl Mussler" (Herstellung von modischen Hausschuhen aus Textil- und Ledermaterial). Eine Belegschaftszahl von 100 Personen läßt die Bedeutung dieses Unternehmens, das u. a. Erzeugnisse nach Schweden und in die Schweiz exportiert, nicht verkennen (Tägl. Erstellung von 3.000 Paar Schuhen).

Als papierverarbeitendes Unternehmen ist die Firma "Karl Rosell", Karopa-Briefumschlagfabrik und Druckerei, erwähnenswert (50 Beschäftigte). Sie ist für Münster ein neues Unternehmen, das 1956 von Papenburg seinen Standort nach Münster verlegte, wobei wiederum der bestehende Raummangel am früheren Ort und die bessere Lage Münsters zu den Kundengebieten in Westfalen, Rheinland und Niedersachsen angegeben wurden.

Die Vielseitigkeit in der Produktion der am Nienkamp vorgefundenen Industriebetriebe wird weiterhin durch das Vorhandensein der Brotfabrik "Möllers", die vorher im Süden der Stadt auf dem Inselbogen untergebracht war (Herstellung von 30 verschiedenen Brotsorten - 35 Beschäftigte - Hauptabsatz in Münster und Münsterland) und die Likörfabrik "Stremlow" (30 Beschäftigte - seit 1950 in Münster, früher in Danzig ansässig), deutlich unterstrichen.

3 größere eisen- und metallverarbeitende Betriebe ergänzen letztlich die industriellen Ansiedlungen am Nienkamp. Hierzu gehört u. a. die Firma "Hengst", Filterbau, die im Jahre 1958 von Bielefeld nach Münster überwechselte. Ihr Produktionsprogramm bezieht sich auf die Herstellung von Ölfiltern, Luftfiltern und Kraftfahrzeugfiltern für den Kraftfahrzeugbau der Firmen Deutz, Daimler Benz, Magirus, Krupp, Büssing und MAK (Maschinenaktien-

gesellschaft Kiel für Schiffsmaschinen) usw. sowie ausländische Firmen. Die Betriebsbelegschaft besteht in etwa aus 100 Personen.

Ferner ist die Maschinenfabrik Witte, Herstellung von Grubenholzbearbeitungsmaschinen, von Bedeutung, die sich erst seit 1954 in Münster befindet. Für die Verlegung des Hauptstandortes von Gronau nach Münster, wo noch ein Filialbetrieb für den Fahrzeug- und Maschinenbau existiert, war gleichfalls die zentralere Lage Münsters zum Hauptabsatzgebiet des Ruhrgebietes ausschlaggebend (50 Beschäftigte).

Nicht unerwähnt bleiben soll in diesem Zusammenhang der Vertrieben-Betrieb Maertens, Stahl- und Maschinenbau (Herstellung von Krananlagen, Lagerhallen und Getrieben) mit etwa 30 Arbeitnehmern.

Schließlich sind noch 3 größere Handwerksbetriebe (Bauschlosserei, Malerei-Glaserei, Rohrverlegung) sowie 1 Lebensmittelgroßhandlung und die Lagerräume der Handelseinrichtung Spar e. V. Münster-Münsterland (rd. 210 angeschlossene Spar-Einzelhandelsgeschäfte), die sich am Nienkamp angesiedelt haben, zu nennen.

Zusammenfassung: Die Industriekonzentration am Nienkamp zeichnet sich durch kleine bis mittelgroße Betriebe aller Art aus, wobei im äußeren Siedlungsbild auffallend ist, daß sich in vielen Fällen neben den Produktionsstätten die Privatwohnung des Betriebsinhabers befindet. Die hier in der Nachkriegszeit angesiedelten Unternehmungen stellen für Münster größtenteils neue Betriebe dar. Etwa 700 Beschäftigte (rd. 8 % der in der münsterschen Industrie Tätigen) finden in den Industriebetrieben am Nienkamp einen Arbeitsplatz. In nördlicher Richtung, wo sich zur Zeit noch landwirtschaftlich genutzte Flächen befinden, bestehen gute Ausdehnungsmöglichkeiten des Industriegeländes. Die verkehrsmäßige Lage dieses Gebietes in unmittelbarer Nähe der Grevener Straße als Ausfallstraße und am Gleisnetz ist als gut zu bezeichnen. Ferner verdient noch hervorgehoben zu werden, daß auf Grund der Struktur der hier lokalisierten Betriebe keine nachteiligen Einwirkungen auf die unmittelbar südlich gelegene Nervenheilanstalt Marienthal ausgehen.

8. Sonstige wichtige Industriestandorte in ihrer Streulage über dem Stadtgebiet

Während sich weit über die Hälfte aller in Münster festgestellten Industriebetriebe auf die bereits behandelten 7 Industrieagglomerationen konzentrieren, befinden sich noch etwa rd. 50 weitere Industrieansiedlungen aller Art in Streulage über dem Stadtgebiet verteilt, wobei die wichtigsten Betriebe nachfolgend eine kurze Darstellung erfahren.

An eisen- und metallverarbeitenden Unternehmungen sollen wegen ihrer überlokalen Bedeutung die Firmen "Winkhaus", die "Wingenbach KG", "Jöst & Fiege" sowie "W.A. Falger" herausgestellt werden. Die Schloßfabrik Winkhaus befindet sich östlich der Altstadt im Stadtteil Mauritz am Bohlweg neben der Bahnlinie Gronau/Rheine. Diese Firma, die Vorhangschlösser und Baubeschläge herstellt, wurde bereits 1879 an dieser Stelle errichtet. Da die Räumlichkeiten infolge des ständig steigenden Absatzes für die Produktion zu klein wurden, kam es bereits im Jahre 1932 zu einer Zweiggründung in Telgte, die sich wegen der dort vorgefundenen besseren Räumlichkeiten zu dem heutigen Hauptwerk der Firma Winkhaus entwickelte. Etwa 1.000 Arbeiter und Angestellte finden zur Zeit in beiden Betrieben einen Arbeitsplatz, wovon 460 auf das münstersche Werk entfallen. Die Betriebsflächen nehmen etwa 1,4 ha ein. Ein bedeutender Anteil des Exportes entfällt u. a. auch auf außereuropäische Länder, was die Bedeutung dieses Werkes erst recht erkennen läßt.

Ein weiteres wichtiges Unternehmen ist die Firma "Wingenbach KG" (Herstellung von Wäschereimaschinen für Großwäschereien - 40 Beschäftigte) in Mecklenbeck (Geist) an der Amelsbürener Straße. Für die Standortwahl des Betriebes an dieser Stelle, der 1939 als Fabrikationsbetrieb aus einer früheren Reparaturwerkstatt hervorging, war der dort mögliche Schienenanschluß an die Strecke Münster - Ruhrgebiet für die Materialbeschaffung sowie Belieferung der Kunden maßgebend. Ein Exportanteil von 20 % läßt mit allem Nachdruck auf die internationale Stellung dieses Unternehmens schließen.

In den Rahmen dieser Betrachtung gehören auch, wie bereits oben angedeutet, die Firma "Jöst & Fiege", Elektromaschinenwerk, südlich der Altstadt (Geist) an der Hammer Straße mit einem Zweig-

werk (Stahlbau) an derselben Ausfallstraße an der südlichen Stadtgrenze nach Hiltrup (insges. 250 Beschäftigte) sowie die Firma "W.A. Falger" - gleichfalls an der Hammer Straße nördlich der Umgehungsstraße lokalisiert - (Herstellung von Stahlkonstruktionen, Beleuchtungskörpern und Schmiedearbeiten - 35 Beschäftigte).

Auch auf dem Sektor der Textil- und Wäscheverarbeitung sind noch einige wichtige Betriebe erwähnenswert. Die Wäschefabrik "Rawe & Co." (Fabrikation von Damenschlafanzügen und -nachthemden, Kinderwäsche) ist mit 320 weiblichen Arbeitskräften eine der bedeutendsten Betriebe Münsters. Im Jahre 1949 wurde sie als Zweigwerk - zentraler Sitz in Nordhorn, von wo aus die dortigen Spinn- und Webereien. etwa 8 Wäschefabrikationsbetriebe, die sich alle auf bestimmte Produkte spezialisiert haben, beliefert werden - gegründet und ist seit 1955 in dem ehemaligen Kasernengebäude an der Steinfurter Straße ansässig.

Ferner befindet sich an dieser Ausfallstraße die Trikotagenfabrik "Schubert" (Herstellung von Trikotstoffen für Damenunterwäsche, Oberhemdenstoffen in Perlon usw.), die aber längst nicht an die Bedeutung der Firma Rawe & Co. heranreicht. Diese Betriebsneugründung erfolgte 1949 in Münster durch den Vertriebsmann, Herrn Schubert, der ehemals Textiltechniker war. Ursprünglicher Sitz derartiger Betriebe war früher der Chemnitzer Raum, die nach dem Kriege infolge der zahlreichen Enteignungen auch in Westdeutschland Eingang fanden.

Ein weiterer bekannter textilverarbeitender Betrieb ist die Steppdecken- und Matratzenfabrik "Kirchhoff" in Mecklenbeck (Geist) an der Weseler Straße (seit 1920 in Münster), die mit zu den führenden Industriebetrieben dieser Branche der Bundesrepublik gehört (150 Beschäftigte). Sie unterhält in München einen Zweigbetrieb, der hingegen nur lokale Bedeutung für Oberbayern besitzt. (Exportanteil des münsterschen Betriebes: 5 % - Benelux, Südwestafrika, Jordanien, Amerika).

Auf die Bettwarenfabrik "Dr. Fromm KG" (50 Beschäftigte) in Mecklenbeck an der Weseler Straße neben der Firma Kirchhoff wurde schon an anderer Stelle in Verbindung mit der Bettfedernfabrik desselben Inhabers am Königsweg hingewiesen (Gründung 1956).

Schließlich sollen noch die Spezialfabrik "Holtwisch" (Herstellung von Herrenwäsche und Berufskleidung) südlich der Altstadt in der Friedrich-Ebert-Straße/Ecke Bahnhofstraße/Hafenstraße sowie 3 kleinere textilverarbeitende Betriebe im Osten des Stadtgebietes (Mauritz) in der Emsstraße herausgestellt werden. Die Firma "Hieke & Co." (Herstellung von Blusen und modischen Weißwaren, seit 1949 in Münster, früher in Plauen ansässig - 40 Beschäftigte), die Firma "Schulte" (Steppdeckenfabrik und Fabrikation von Sterbewäsche - seit 27 Jahren in Münster - 15 Beschäftigte) und die Firma "Otto Gronwald" (seit 1958 in Münster, früher in Schlesien - 10 Beschäftigte) fanden im Emsbunker eine Notunterkunft. Eine Umsiedlung dieser Betriebe zum neuen Industriegelände am Nienkamp steht bevor.

Die Zahl der lederverarbeitenden Betriebe ist hingegen wesentlich geringer. Es ist hier einmal die Firma "Häckel & Co." (Herstellung von Lederbekleidung - früher in Oberschlesien - 30 Beschäftigte) südlich der Altstadt in der Ewaldistraße (Hafen) und die Lederwarenfabrik "Henke" an der Grevenener Straße (Uppenberg) - Herstellung von Kleinlederwaren, 35 Beschäftigte, 1945 in Münster selbständig gemacht - zu nennen.

Ein altes münstersches Unternehmen ist die Firma "Hobrecker & König" im Westen der Altstadt an der Georgskommode. Nachdem es seit 1889 ausschließlich als Lackgroßhandlung fungierte, konnte diesem Betrieb im Jahre 1950 die Produktionsstätte für Lack- und Farbenerzeugnisse angegliedert werden (100 Beschäftigte). Da die bereits vorhandenen Hallen und Lagerräume nach und nach zu Produktionsstätten ausgebaut wurden, erklärt sich so das Vorhandensein eines derartigen Betriebes im Zentrum der Stadt, der im allgemeinen wegen der Geruchentwicklung und Feuergefahr nur außerhalb der städtischen Wohnsiedlungen errichtet werden darf.

Von Bedeutung ist auch das "Sauerstoffwerk Westfalen AG", das bereits 1923 in Münster entstand. Es befindet sich im Süden des Stadtgebietes (Hafen) nördlich der Umgehungsstraße am Industriegelände neben dem Hauptschienenstrang des Hauptbahnhofes, was die Standortwahl begünstigte. Ferner ist Münster der zentrale Punkt für die Versorgung des weiten Hinterlandes mit verdichteten Gasen, Sauerstoff, Stickstoff, Preßluft, Schweißgas usw. Ein großer moderner Zweigbetrieb für die Azetylen-Herstellung wurde 1957

an der südöstlichen Stadtgrenze in der Gemeinde Angelmodde errichtet (etwa 10 ha Betriebsfläche). Das bei der Azetylen-Herstellung anfallende Nebenprodukt Kalk findet als Baukalk Verwendung. In Osnabrück besteht seit 1951 ein weiteres Sauerstoffwerk. Außerdem unterhält das Sauerstoffwerk Westfalen einen Großhandel für Mineralölprodukte und besitzt etwa 350 öffentliche Tankstellen. Der Bau einer 200 m langen Saugleitung zum Stadthafen für die Entleerung der Tankschiffe ist vorgesehen. In den beiden Betrieben in Münster und Gremmendorf/Angelmodde, wo eine größere Anzahl von betriebseigenen Werkwohnungen errichtet wurde, werden etwa 250 Personen beschäftigt.

Auch die chemische Fabrik "Eimermacher", Produktion von Heilsalben und Melkfett (12 Beschäftigte) ist ein altes münstersches Unternehmen, das seinen Standort im Stadtteil Uppenberg am Idenbrockweg - in etwa an der Peripherie der nordwestlichen Stadtgrenze - bezogen hat.

Gleichfalls weit außerhalb des Stadtzentrums siedelte sich im Stadtteil Gievenbeck am Toppheideweg die Kartonagenfabrik "Schräder" (50 Beschäftigte) an. Sie stellt für Münster eine Neugründung dar, die im Jahre 1950 auf dem ehemaligen Gelände der Polizeischule erfolgte (Eigentum der Bundesvermögensstelle). Die Errichtung dieses Betriebes ergab sich aus dem großen Kartonagenbedarf für Versandzwecke der Textilindustrie des Münsterlandes und nicht zuletzt Münsters, wo nach dem Kriege viele neue Betriebe entstanden. (Monatliche Verarbeitung von ca. 150 to Rohware).

Als Spezialfabrik für die Herstellung von Industriekoffern (für Schreibmaschinen, Kofferradios, Grammophone, Diktiergeräte usw.) genießt die Firma "Segger & Söhne" nördlich der Altstadt in der Gartenstraße (Mauritz) einen besonderen Ruf (200 Beschäftigte). Bereits im Jahre 1925 hatte man mit der Produktion von Koffern und Ledertaschen begonnen. Jedoch wurde nach dem Kriege im Jahre 1950 wegen Absatzschwierigkeiten durch die Konkurrenz der Offenbacher Lederwaren das Produktionsprogramm auf die Fabrikation von Industriekoffern (aus Holz und Kunststoff) für bedeutende Firmen wie die Olympia-Werke, Remington usw. umgestellt. Etwa 2.000 Koffer werden täglich in den beiden Werken in Münster und Bevergern, wo 1958 ein bedeutendes Zweigwerk mit etwa 200 Beschäftigten errichtet wurde, hergestellt.

Ferner ist Münster Standort vieler Betriebe der Getränkeindustrie. Das weitaus bedeutendste Unternehmen dieser Branche ist die Germania-Brauerei "Dieninghoff AG" im Norden des Stadtgebietes (Uppenberg) an der Grevener Straße, südwestlich des Industriegeländes Nienkamp. Dieses große Unternehmen entwickelte sich aus dem alten "Brauhaus zum Kiepenkerl" zu Münster, dessen Braugerechtsame bis in das 13. Jahrhundert zurückgehen. Bereits im Jahre 1899 wurde die Germania-Brauerei vor die Tore der Stadt verlegt, an die Stelle, an der sie sich noch jetzt befindet. Während die Brauerei 1927 bereits 50-60.000 hl ausstieß, erreichte sie 1937 die Größenordnung eines Großbetriebes, d.h. sie überschritt die 100.000 hl-Grenze (Jahresausstoß). Für die Standortwahl an der Grevener Straße waren u.a. die sich hier auf einem ausgedehnten Kies-Sandrücken befindlichen ergiebigen und guten Wasserquellen maßgebend. Das geräumige Betriebsgelände, das durch ein Stichgleis der Rheiner/Gronauer Strecke der Schiene angeschlossen ist, umfaßt eine Fläche von 45.930 qm. Mit einer Belegschaftszahl von 540 Personen gehört die Germania-Brauerei den Betrieben Münsters mit den meisten Beschäftigten an. Sie besitzt mit 2 neuzeitlichen Tiefbrunnenanlagen eine eigene Wasser- sowie eigene Stromversorgung. Daß die Germania-Brauerei mit einer Gesamtkapazität von etwa 600.000 hl zu den größten Brauereien des Bundesgebietes gehört, zeigen am besten die Vergleichszahlen der großen Dortmunder Bierbrauereien, die jedoch z. T. noch um ein beträchtliches höher ausfallen: (Thier & Co. 1959: = 600.000 hl, Ritter Brauerei AG 1959: = 736.000 hl, Dortmunder Actien-Brauerei 1959: = 1.032.957 hl; Dortmunder Union Brauerei: 1959 = 1.606.511 hl)

Die Westfalia-Brauerei, die 1881 durch die Gebrüder Hagedorn in der Geiststraße (Geist) gegründet wurde, stellte 1953 das Bierbrauen ein. Da die Ritterbrauerei kapitalmäßig stark an der Westfalia-Brauerei beteiligt war und das Dortmunder Bier bessere Absatzmöglichkeiten bot, geschah die Umstellung auf den Großvertrieb des Dortmunder Ritterbiers. Neben der Lagerung des Dortmunder Ritterbiers erfolgt in der Westfalia-Brauerei lediglich die Herstellung von Fruchtsaftgetränken und Eis (1,2 ha Betriebsfläche).

Als Altbierbrauerei genießt die Firma "Pinkus Müller" im Norden der Altstadt in der Kreuzstraße einen guten alten Ruf (40 Be-

schäftigte). Sie ist die einzige noch bestehende der ehemals zahlreichen - etwa 50 Betriebe - Altbierbrauereien Münsters (Jährliche Produktion: ca. 6.000 hl obergäriges Bier und 3.000 - 4.000 hl untergäriges Bier).

Eine nicht unwichtige Stellung nimmt im Rahmen der münsterschen Getränke-Industrie das Coca-Cola-Werk "Ingwersen & Co. KG" an der Steinfurter Straße (Uppenberg) ein, das seit 1950 in Münster ansässig ist. Der Standort ist an dieser Stelle wesentlich zentraler und repräsentativer - worauf die Coca-Cola-Werke aus Reklamegründen den größten Wert legen - als der frühere auf der Loddenheide (70 Beschäftigte: tägl. Kapazität von 30-40.000 Flaschen). Das Konzessionsgebiet umfaßt die Kreise Münster, Warendorf und Coesfeld.

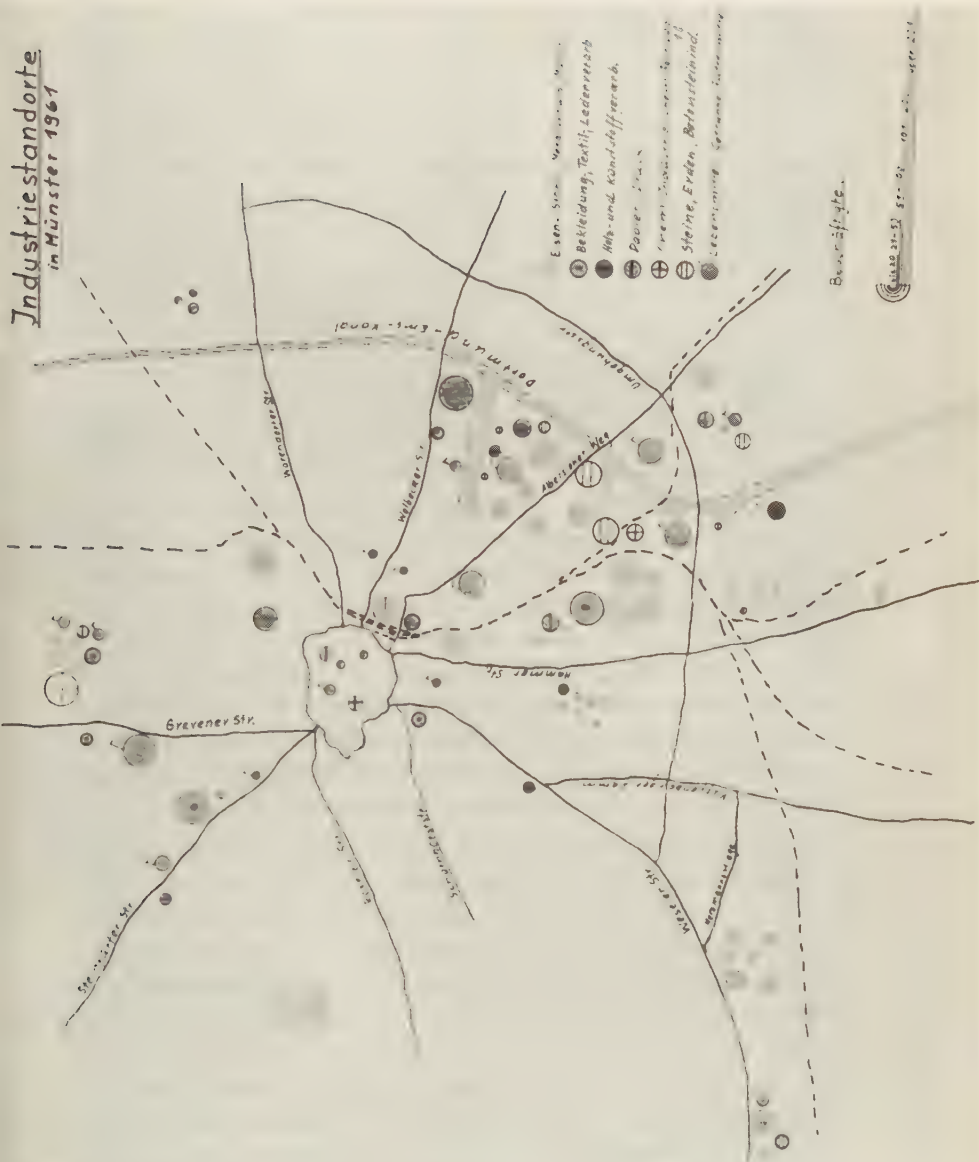
Darüber hinaus existieren in Münster noch weitere kleinere Betriebe mit der Herstellung alkoholischer und alkoholfreier Getränke, wovon lediglich die Branntwein- und Kornbrennerei "Ernst Hölscher" (10 Beschäftigte) an der Steinfurter Straße, (seit 1783 in Münster lokalisiert - der Mühlenbetrieb wurde stillgelegt), die Kornbrennerei "August Hölscher" am Hansaring (Hafen) und die Branntweinbrennerei Appels in Mecklenbeck (Geist) an der Weseler Straße besonders erwähnenswert sind.

IV. Eine Gesamtbetrachtung der münsterschen Industrie

1. Die Struktur der münsterschen Industrie

Wie der nachfolgenden Karte mit einer Aufzeichnung der Industriestandorte zu entnehmen ist, konzentriert sich die Industrie Münsters in der Hauptsache auf das südliche Stadtgebiet, die Ortsteile Hafen und Geist. Diese beiden Stadtbezirke werden daher im Rahmen der Gesamtindustrie und im Siedlungsbild am stärksten von den industriellen Anlagen geprägt. Im Stadtteil Hafen treten vor allem 2 größere Agglomerationen hervor, das Stadthafengelände - das u. a. stark mit Handelsbetrieben durchsetzt ist - und das südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals gelegene Gebiet der Loddenheide, wo ein Teil des ehemaligen Wehrmachtsgeländes für die Lokalisation von neuen Industriebetrieben nutzbringende Verwendung fand. Das Stadthafenterrain zeichnet sich wegen des Was-

Industriestandorte in Münster 1961



Bees - 1/2 pt.

seranschlusses hauptsächlich durch die Betonstein-, die Holz ver- und bearbeitende und schließlich die Kraftfutter und Metall verarbeitende Industrie aus. Eine ähnliche Struktur zeigen auch die Betriebe auf dem benachbarten Industriegelände Loddenheide.

In dem westlich davon gelegenen Stadtteil Geist wird sich das teils schon neuerschlossene und besiedelte Industriegebiet am Königsweg räumlich zu dem vielleicht größten Industrietermin Münster mit einer vielseitig strukturierten Industrie ausdehnen, das sich im Laufe der Zeit weiter südlich bis zur Umgehungsbahn in unmittelbarer Nähe der Stadtgrenze fortsetzen wird.

Neben der Konzentration an der Weseler Straße/Mermannsstiege - ebenfalls ein neuerschlossenes Industriegelände - treten weiterhin die industriellen Ansiedlungen an der Weißenburgstraße (ehemaliges Wehrmachtsgelände) und die unmittelbar östlich gelegenen Terrains am Dahlweg (ehemaliges Wehrmachtsgelände), Friedrich-Ebert-Straße, Alfred-Krupp-Weg und Scheibenstraße (neuerschlossenes Industriegelände) stärker in Erscheinung, so daß unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung und Ausdehnung die Industrieagglomerationen des Geistgebietes in ihrer Gesamtheit und Bedeutung gegenüber den Industrieniederlassungen im Stadtteil Hafen überwiegen. Inwieweit diese Erscheinung auch weiterhin Geltung hat, wird u.a. davon abhängen, ob der noch militärisch genutzte Teil der Loddenheide im Ortsteil Hafen für die Ansiedlung neuer Betriebe gewonnen werden kann.

Inbesondere durch die Erschließung des neuen Industrietermin am Nienkamp (Ansiedlung von Betrieben aller Art) und die Lokalisation einiger bedeutender Betriebe der Getränke- und Textilindustrie längs der Steinfurter- und Grevenener Straße konnte der Ortsteil Uppenberg an industrieller Bedeutung zunehmen, eine Tatsache, die sich auch rein äußerlich im Siedlungsbild mehr denn je abzeichnet.

Im Altstadtgebiet konnten hingegen bis auf die Farbenfabrik "Hobrecker & König" (im Südwesten an der Georgskommende) und die Druckerei "Fahle" (im Norden an der Neubrückenstraße) nur einige Betriebe kleineren Ausmaßes in Streulage festgestellt werden.

Im Ortsteil Mauritz, in dem die Industrie gegenüber allen anderen Stadtteilen sehr zurücktritt, haben lediglich die Schloß-

fabrik "Winkhaus" am Bohlweg und der Holz und Kunststoff verarbeitende Betrieb Segger & Söhne" in der Gartenstraße eine größere Bedeutung erlangen können. Die zur Zeit noch in der Emsstraße im Emsbunker untergebrachten Betriebe der Textilwarenbranche werden umgesiedelt und verschwinden damit aus diesem Stadtteil.

Der Stadtteil Gievenbeck ist bisher noch gänzlich von der Ansiedlung industrieller Betriebe verschont geblieben. Eine Ausnahme bildet lediglich die Kartonagenfabrik "Schräder" nahe der westlichen Stadtgrenze am Toppheideweg.

Nachdem abschließend auf die industrielle Bedeutung der einzelnen Stadtbezirke hingewiesen wurde, soll nachfolgende Übersicht einen Gesamtüberblick über die Struktur der münsterschen Industrie vermitteln.

Nach dieser Zusammenstellung zählte Münster im Jahre 1960 etwa 90 Industriebetriebe (ohne Baugewerbe) mit mehr als 10 Beschäftigten. Obwohl die Zahl der Betriebe dieser Größenklasse gegenüber 1958 und 1959 mit 93 Betrieben um 3 Betriebe zurückgegangen ist, hat die Beschäftigtenzahl stetig zugenommen (im Jahre 1958 = 7.973 Beschäftigte, i. J. 1959 = 8.820 Beschäftigte, i. J. 1960 = 9.210 Beschäftigte), die im Jahre 1960 eine Gesamthöhe von etwa 9.210 Erwerbstätigen in der Industrie erreichte und die damit 10,1 % der Gesamt-Beschäftigten Münsters in allen Wirtschaftszweigen mit rund 91.000 ausmachen.

Wie der Tabelle weiterhin zu entnehmen ist, sind die Industriezweige Futter- und Genußmittel, Druckerei und Papier, Bekleidung sowie Maschinenbau zahlenmäßig dominierend vor der Betonstein-, Holz-, Kunststoff- und der Chemischen Industrie usw.. Die meisten Beschäftigten zählt jedoch die Gruppe Maschinenbau mit rund 2.100 Personen, die nicht weniger als 22,8 % der gesamten 9.210 Industriebeschäftigten der Stadt Münster darstellen. Bedeutend ist auch die hohe Zahl der Arbeitnehmer in der Futter- und Nahrungsmittelindustrie (= 1.650 Beschäftigte = 17,9 % der gesamten Tätigen der Industrie) und der Bekleidungsindustrie (= 1.100 Beschäftigte = 11,9 %). Die Beschäftigten in der Textilindustrie bestehen vorwiegend aus weiblichen Arbeitskräften. Am schwächsten ist jedoch die Lederindustrie mit 3 Betrieben und rund 90 Beschäftigten (= 1 %) entwickelt.

I n d u s t r i e g e b i e t

Art der Betriebe	Betriebe		Beschäftigte		Hafen	Lodden- heide	Königs- weg	Mers- manns- stiege	Weißen- burg- kaserne	Dahlweg- Scheiben- str.	Nien- kamp	Die Indu- striezentren insgesamt	Übrige
	An- zahl	%	An- zahl	%									
Betonstein- industrie	5	5,6	412	4,5	300	65	-	-	-	-	-	365	47
Stahlbau	7	7,8	380	4,1	65	20	-	55	35	60	30	265	115
Maschinenbau	11	12,2	2100	22,8	300	150	120	104	130	690	150	1644	456
Elektrotechn- Industrie	6	6,7	946	10,3	-	-	-	-	-	500	-	500	446
Chem.Industrie	4	4,4	576	6,3	-	-	-	-	-	-	300	300	276
Holz- und Kunst- stoff-Industrie	6	6,7	830	9,0	560	-	70	-	-	-	-	630	200
Druckerei, Papier	13	14,4	910	9,9	-	65	-	-	-	50	50	165	745
Lederverarbeitende Industrie	3	3,3	91	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	91
Bekleidungsind.	12	13,3	1100	11,9	-	-	10	-	-	300	100	410	690
Futtermittel/ Genußmittel-Ind.	17	18,9	1650	17,9	450	171	-	-	-	-	35	656	994
Sonstige	6	6,7	215	2,3	-	-	-	24	35	-	20	79	136
Insgesamt	90	100,0	9210	100,0	1675	471	200	183	200	1600	685	5014	4196
In % der Gesamt-Industrie- Beschäftigten					18,2%	5,1%	2,2%	2%	2,2%	17,4%	7,4%	54,5%	45,4%

Welche Bedeutung der stahl- und metallverarbeitenden Industrie (Stahlbau, Maschinenbau, Elektrotechnische Industrie) insgesamt mit 24 Betrieben (= 26,7 % der gesamten Betriebe) zukommt, beweist am deutlichsten die hohe Zahl der darin Tätigen von 3.426 Personen, deren Anteil sich auf 37,2 % aller Industriebeschäftigten beläuft. Rechnet man noch die 2. und 3. wichtigste Industriegruppe "Futter-/Nahrungsmittel und Bekleidung" mit insgesamt 29 Betrieben und 2.750 Beschäftigten hinzu, ergibt sich eine Zahl von 6.176 Arbeitnehmern; das sind rund 67 % sämtlicher Industrie-Beschäftigten der Stadt Münster.

Daher wird diesen drei Industriegruppen "Metall, Futtermittel/Genußmittel und Bekleidung" im Rahmen der industriellen Ansiedlungen Münsters die allergrößte Bedeutung zuteil. Obwohl sich die münstersche Textilindustrie in der Nachkriegszeit gut entwickelt hat, konnte sie lange nicht die Bedeutung erlangen, die ihr in den alten Textilorten des Münsterlandes zuteil wird. Sie ist zur Zeit in ihrer Entwicklung durch den weiblichen Arbeitskräftemangel gehemmt, der nicht zuletzt aus der sozialen Bevölkerungsstruktur Münsters resultiert.

Von den 90 Industriebetrieben Münsters mit mehr als 10 Beschäftigten (ohne Bauhandwerk) haben 25 Betriebe (= rd. 28 %) 100 und mehr Beschäftigte mit insgesamt annähernd 6.000 Arbeitnehmern, die etwa 65 % aller in der münsterschen Industrie vorhandenen Arbeitsplätze einnehmen. Etwa 14 Betriebe (= rd. 16 %) zählen 50 - 100 Beschäftigte bei insgesamt ca. 900 Arbeitnehmern (rd. 10% der Industriebeschäftigten). Eine Zusammenfassung der Betriebe dieser beiden Größenordnungen mit 39 Unternehmungen (= 43 % der Industriebetriebe) und annähernd 6.900 Beschäftigten führt zu der Feststellung, daß sie etwa 75 % aller Arbeitsplätze in der Industrie Münsters bereitstellen und damit die wirtschaftlich bedeutungsvolle Stellung dieser mittelgroßen Betriebe deutlich herauskristallisieren. Der Hauptteil dieser Betriebe und Beschäftigten entfällt mit 2.350 Erwerbspersonen auf den Stadtteil Geist, mit 2.010 auf den Stadtteil Hafen und etwa mit 1.530 auf den Stadtteil Uppenberg, wobei die industrielle Bedeutung dieser 3 Stadtbezirke gegenüber den übrigen deutlich unterstrichen wird.

Von den 25 Betrieben mit 100 und mehr Beschäftigten sind 7 Unternehmungen nach dem Kriege in Münster neu entstanden (u. a. die beiden Flüchtlingsbetriebe "Hamel" und "Jäger" am Dahlweg -

Geist), die damit etwa 1.820 Beschäftigten (= 20 % der gesamten Industriebeschäftigten) einen neuen Arbeitsplatz verschafften. Bei der Untersuchung der 14 Betriebe mit 50 - 100 Beschäftigten konnte festgestellt werden, daß 8 Betriebe nach dem Kriege neu in Münster angesetzt wurden (Bereitstellung von rd. 560 neuen Arbeitsplätzen = rd. 6 % der gesamten Industrie-Beschäftigten).

Die industrielle Nachkriegsentwicklung Münsters mit insgesamt 15 neuen Betrieben der Größenordnung 50 und mehr Beschäftigten zeichnet sich durch die Bereitstellung von insgesamt rd. 2.390 neuen Arbeitsplätzen (= rd. 26 % aller in der Industrie Tätigen) deutlich ab. Darüber hinaus konnten sich etliche alteingesessene münstersche Handwerksbetriebe zu industriellen Unternehmungen entwickeln bzw. bereits vorhandene Industriebetriebe teils mächtig erweitern.

Es verdient noch besonders hervorgehoben zu werden, daß Münster etwa 5 Betriebe (ohne Baugewerbe) mit 400 und mehr Beschäftigten besitzt: die Firma "Ostermann & Scheiwe" (Hafen - 450 Beschäftigte), die Firma "Hamel" (Geist - 500 Beschäftigte - neues Unternehmen), die Firma "Hillebrand" (Geist - 400 Beschäftigte), die Firma "Winkhaus" (Mauritz - 460 Beschäftigte) und die Germania-Brauerei "Dieninghoff AG" (Uppenberg - 540 Beschäftigte), die insgesamt 2.350 Arbeitnehmer zählen und 25,5 % aller Industriebeschäftigten ausmachen (bezieht sich auf die gesamten Beschäftigten in Betrieben mit mehr als 10 Arbeitnehmern).

Von den bereits herausgestellten Industriezentren Münsters weisen zur Zeit das Hafengelände (1.675 Beschäftigte = 18,7 %), das Industriegelände Dahlweg/Scheibenstraße (1.600 Beschäftigte = 17,4 %) und Nienkamp (685 Beschäftigte = 7,4 %) die meisten Industriebeschäftigten auf. Die übrigen Gebiete Loddenheide, Königsweg, Mersmannsstiege und Weißenburgkaserne zeigen hingegen nur einen prozentualen Anteil von 2 - 5 %.

2. Die wirtschaftliche Bedeutung und Leistungsfähigkeit der münsterschen Industrie

Wie aus der nachfolgenden Tabelle hervorgeht, konnte die Leistungsfähigkeit der münsterschen Industrie seit 1954 jährlich um durchschnittlich 22.300.000 DM, das sind etwa 11 %, gesteigert werden. Die letzte Wachstumsrate des Jahres 1959 auf 1960

betrug 26.900.000 DM (= 10,1 %). Während des ganzen Zeitraumes von 1954 bis 1960 belief sich die Umsatzsteigerung auf 133.800.000 DM, was eine prozentuale Zunahme von 84,4 % bedeutet.

Die Jahres-Umsätze der Industrie Münsters ^{1) 2)}

J a h r	Gesamt-Jahres- Umsätze in 1.000 DM	Zunahme gegen- über dem Vorjahr. in 1.000 DM	Zunahme in %
1954	158.600		
1955	180.100	+ 21.500	13,6
1956	209.100	+ 29.00	16,1
1957	229.500	+ 20.400	9,8
1958	233.500	+ 4.000	1,7
1959	265.500	+ 32.000	13,7
1960	292.400	+ 26.900	10,1
Durchschnitt- liche jährl. Zunahme		+ 22.300	11,0

Der Hauptanteil der Umsätze entfiel im Jahre 1958³⁾ mit über 60 Millionen DM (= 25,6 % des gesamten Industrie-Umsatzes von 233,5 Millionen DM) Jahres-Umsatz auf die Industriegruppe: Stahlbau, Maschinenbau und Elektrotechnik, gefolgt von der Genußmittelindustrie mit 58,4 Millionen DM (= 25 % der gesamten Industrieumsätze). Ebenfalls sehr bedeutend waren die Umsätze der holzbe- und verarbeitenden Industrie (= 32 Mill. DM, = 13,7 %), der Industrie der Steine und Erden (= 12,7 Mill. DM, = 5,4 %), des Druckes (= 11,3 Mill. DM = 4,8 %) und der Industrie der Bekleidung (= 10,4 Mill. DM, = 4,5 %), die insgesamt mit 66,4 Mill. DM zu 28,4 % an dem Gesamt-Umsatz von 233,5 Mill. DM (ohne Baugewerbe) des Jahres 1958 beteiligt waren. Während die Bekleidungsindustrie Münsters (sehr lohnintensiv) neben der stahl- und metallverarbeitenden Industrie und der Futter- und Genußmittelindustrie die meisten Beschäftigten aufweist, steht sie umsatzmäßig

1) Erstellt nach Angaben in: Statistische Jahresberichte der Provinzialhauptstadt Münster, Jahre 1954 - 1960

2) Ohne Umsätze des Baugewerbes

3) Quelle: Jahrbuch Deutscher Gemeinden, 47. Jahrgang, 1959, Industriebericht 1958, SS. 50-64

weit hinter der Holzver- und bearbeitenden Industrie und der Industrie der Steine und Erden mit wesentlich weniger Beschäftigten zum Teil erheblich zurück, so daß an Hand der Beschäftigtenzahl nicht ohne weiteres auf die Leistungsfähigkeit eines Industriezweiges zu schließen ist.

Obwohl die jährlichen Umsatzsteigerungen der münsterschen Industrie beachtlich sind, ist ihr keine allzu große Leistungsfähigkeit beizumessen, wenn man sie im Rahmen aller übrigen Wirtschaftszweige sieht, wonach im Jahre 1959 die Einzelhandels-Umsätze mit 267.110 Mill. DM um 1,5 Mill. DM höher ausfielen als die Industrie-Umsätze (ohne Baugewerbe) mit 265.557 Mill. DM, die damit beide etwa je 10,8 % des Gesamt-Umsatzes aller Wirtschaftszweige von 2.463.145 Mrd. DM ausmachen. Unter Berücksichtigung der gesamten Industrie-Umsätze, einschließlich des Baugewerbes, beträgt der Anteil mit 454.269 Mill. DM 18,4 %, der jedoch noch weit geringer als der Großhandels-Umsatz des Jahres 1959 mit 1.150.503 Mrd. DM (= 46,7 % des Gesamt-Umsatzes) ausfällt (der gesamte Industrie-Umsatz von 454.269 Mill. DM belief sich damit nur auf 39,4 % des Großhandels-Umsatzes im Jahre 1959).

Die geringe Bedeutung Münsters als Industriestandort - gemessen an den Umsatzleistungen - kommt erst recht durch einen Vergleich mit den Industrie-Umsätzen anderer Industrie- und Kulturstädte zum Ausdruck, was die umseitig erstellte Tabelle am besten zur Darstellung bringt.

Unter Berücksichtigung der absoluten Umsätze des Jahres 1959 sowie der Umsatz-Raten je Kopf der Bevölkerung liegt Münster weit unter den Vergleichsstädten, die im Durchschnitt in etwa 4mal so hohe Umsätze je Einwohner aufweisen wie Münster. Echte Industriestädte wie Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Wuppertal, Düsseldorf und Köln usw. zeigen im Vergleich zu Münster das 10 bis 20fache an absoluten Industrie-Umsätzen. Es ist besonders auffallend, daß die Stadt Münster mit einem Jahres-Umsatz von 265.557 Mill. DM und einer Pro-Kopf-Rate von 1.517 DM selbst weit hinter der Leistung Bonns liegt (es ist als eine Stadt mit vorwiegend kulturellen und zentralen Funktionen anzusehen), dessen Jahresumsatz sich mit einer Umsatzrate je Einwohner von 2.122 DM (die münstersche Umsatzrate ist um 605 DM geringer und erreicht nur zu 71,5 % die der Stadt Bonn) auf 309.882 Mill. DM stellt und damit um

Industrie-Umsätze einiger bedeutender Großstädte NRW^{1) 2)}

S t a d t	Anzahl der Betr. (1959)	Zahl der Besch. (1959)	Zahl der Bevölkerg. in 1.000	Gesamt-Jahres- Umsatz in 1.000 (1959) DM	Davon Ausl. Umsätze in 1.000 DM	UmsatzRate je Kopf in DM
Aachen	210	33.256	167,9	808.364	85.014	4.812
Bocholt	81	13.995	44,0	315.719	25.152	7.175
Bonn	92	10.650	146,2	309.882	25.694	2.122
Duisburg	250	101.813	502,0	4.708.482	879.542	9.379
Düsseldorf	605	117.749	691,7	4.847.080	866.572	7.004
Essen	376	114.981	727,9	2.486.715	144.599	3.416
Gelsenkirchen	201	83.916	390,6	3.084.126	121.799	7.887
Hamm	59	8.101	67,9	387.149	40.708	5.693
Krefeld	333	54.258	207,9	2.039.990	386.529	9.808
Köln	674	121.853	780,1	4.924.472	890.291	6.313
Möchengladbach	247	29.874	152,0	828.405	99.602	5.450
Münster	94	8.452	175,4	265.557	13.040	1.512
Recklinghausen	64	22.401	130,3	342.992	6.226	2.638
Solingen	543	37.089	168,5	910.329	187.244	5.387
Wuppertal	964	89.877	419,3	2.374.077	267.889	5.666

1) Erstellt und errechnet nach Angaben in: Beiträge zur Statistik des Landes NRW, Düsseldorf 1961
Heft 131 - Die Industrie in NRW 1959, S. 21-28

2) Ohne Umsätze des Baugewerbes

44.325 Mill. DM höher ausfällt.

Ferner mögen zur Herausstellung und Verdeutlichung der schwachen industriellen Entwicklung Münsters die Industrie-Umsätze der Kulturstädte wie Heidelberg und Freiburg dienen, die bereits im Jahre 1958 392,4 Mill. DM bzw. 324,6 Mill. DM betrugen und damit sogar noch die Umsatzleistung Münsters aus dem Jahre 1960 von 292.400 Mill. DM um ein erhebliches übertreffen (im Jahre 1958 betrug der Industrie-Umsatz Münsters = 233,5 Mill. DM und erreichte damit nur zu 59,5 % und 71,9 % die Umsätze der Stadt Heidelberg bzw. Freiburg).

Der Auslands-Umsatz der münsterschen Industrie ist mit 13.040 Mill. DM (= 4,9 % des Industrieumsatzes - entfällt zum überwiegenden Teil auf den Maschinen- und Fahrzeugbau) ebenfalls recht unbedeutend und wird lediglich von der Bergbaustadt Recklinghausen mit 6.226 Mill. DM (= 1,8 %) unterboten. Die Industrie Münsters ist, von einigen Betrieben abgesehen, vornehmlich auf den Bedarf der eigenen Stadt und ihrer weiteren Umgebung eingestellt, lediglich die Maschinenfabriken haben einen größeren Bestand an Exportaufträgen zu verzeichnen (Drahtwebstühle, Zwirneremaschinen, Glocken, Landmaschinen sowie Holzverarbeitungsmaschinen usw.), der aber im Hinblick des Gesamtumsatzes sehr gering ist. Die Bekleidungs- und Textilindustrie findet neben der Stadt Münster (beträchtliche Zahl von Angestellten und Beamten) u. a. auch in dem benachbarten Konsumzentrum des Ruhrgebietes einen guten Absatz. Die in Münster zahlenmäßig stark vertretenen Druckereien sind besonders auf die Bedarfsdeckung der Behörden, der Wissenschaft, des Verkehrs und des Handels eingestellt.

Zusammenfassung: Die Industrie Münsters konnte sich nach dem Kriege unter verhältnismäßig günstigen Vorzeichen entwickeln. Viele Betriebe wurden neu angesiedelt bzw. bereits bestehende konnten sich unter Zuweisung von neuem Industriegelände seitens der Stadt gut ausdehnen und entsprechend entwickeln. Darüber hinaus fanden viele Flüchtlingsbetriebe in Münster bei finanzieller Unterstützung eine neue Existenz. Diese Nachkriegserscheinungen bezüglich des Versuches einer stärkeren Industrialisierung Münsters blieben im äußeren Siedlungsbild des Stadtgebietes nicht ohne ihre Wirkungen. Wenn sich in Münster auch keine großen Industriezentren bzw. Viertel gebildet haben, so prägen jedoch einige

Konzentrationen im Gegensatz zur Vorkriegssituation im Norden und vor allem aber im Süden der Stadt mit zunehmender Entfernung vom Zentrum die wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten. Zum anderen zeichnet sich die münstersche Industrie durch ihre vielseitige Struktur und ausschließlich Betriebe kleiner bis mittlerer Größenordnung - die größten Betriebe zählen etwa bis zu 500 Beschäftigte - aus, die dadurch zur Krisenfestigkeit der Wirtschaft Münsters beitragen. Den eisen- und metallverarbeitenden Betrieben mit der höchsten Beschäftigtenzahl wird im Rahmen aller Industriegruppen auch umsatzmäßig die größte Leistungsfähigkeit zuteil.

Obwohl in der münsterschen Industrie etwa 10.000 Menschen einen Arbeitsplatz einnehmen (= über 10 % aller vorhandenen Arbeitsplätze) - diese Zahl fällt jedoch im Vergleich zu anderen Städten mit industriellen Zügen weit unterdurchschnittlich aus - konnte sie im Hinblick auf alle übrigen Wirtschaftszweige keine führende Bedeutung erlangen. Ferner zeigt der Städtevergleich am deutlichsten, daß die Industrie Münsters noch weit unterdurchschnittlich entwickelt ist. Selbst die Industrie-Umsätze der charakteristischen Kulturstädte wie Bonn, Heidelberg und Freiburg liegen noch beträchtlich über den münsterschen Leistungen.

Als Fazit dieser eingehenden Industrie-Analyse kann daher festgehalten werden, daß sich das wirtschaftliche Strukturbild Münsters trotz mannigfacher Ansiedlung von Industriebetrieben in der Nachkriegszeit nur wenig zugunsten der Industrie verändert hat, so daß es verfehlt wäre, von einer Industriestadt Münster zu sprechen. Welchen Entwicklungsgang die Industrie Münsters weiterhin nehmen wird, hängt u. a. von der Möglichkeit der Erschließung und Bereitstellung von neuem Industriegelände ab. Die zur Zeit verfügbaren Flächen reichen bei weitem nicht aus, allen Anforderungen der Neuansetzung und der Erweiterung bereits vorhandener Industriebetriebe gerecht zu werden. Obwohl sich die Stadt Münster in besonderer Weise - was vor allem bei den bereits vorhandenen Betrieben zum Ausdruck kommt - auf Grund seiner zentralen geographischen Lage in Nähe des großen Konsumzentrums des Ruhrgebietes für die Lokalisation von verkehrsorientierten Betrieben auszeichnet, ist kaum anzunehmen, daß sich auch in der Zukunft eine grundlegende Änderung der münsterschen Wirtschaftsstruktur durch das Vordringen der Industrie ergeben wird.

Dritter Teil: Eine wirtschaftsgeographische Synthese

H. Die Gesamtheit der wirtschaftsgeographischen Erscheinungen in den einzelnen Stadtteilen unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Ordnung

Nachdem im vorhergehenden Teil eine eingehende Gesamtanalyse der in den einzelnen Stadtteilen Münsters vorgefundenen wirtschaftsgeographischen Erscheinungen unter Herausstellung ihrer äußeren und inneren Strukturmerkmale durchgeführt wurde, sollen nunmehr diese Phänomene und Untersuchungsergebnisse nicht isoliert, sondern in ihrem ursächlichen Zusammenhang in Form einer wirtschaftsgeographischen Synthese gesehen werden, was letztlich zu einer eingehenden Schlußbetrachtung und Charakterisierung der gesamten Wirtschaftsstruktur der jeweiligen Regionalteile führt.

I. Die Alt-Stadt

Nach einer eingehenden wirtschaftsgeographischen Gesamtanalyse des Altstadtgebietes unter Aufzeichnung aller der Wirtschaftsstruktur wesensbestimmenden Faktoren konnte festgestellt werden, daß es in erster Linie durch die Vielzahl der hier vorgefundenen Einzelhandelsniederlassungen seine weitaus stärkste wirtschaftliche Prägung erfährt, was sich auch im äußeren Siedlungsbild deutlich abzeichnet. Mit 670 Läden (diese Zahl wird bei weitem von keinem anderen Stadtbezirk erreicht) sind fast 31 % aller Einzelhandelsgeschäfte Münsters in der Altstadt auf einem verhältnismäßig kleinen Raum lokalisiert. Was die Struktur der Geschäfte anbelangt, fällt der sehr starke Anteil der Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes mit 264 (= 39,4 % der Altstadtgeschäfte oder 46,4 % der gesamten Geschäfte Münsters dieser Bedarfsstufe) bzw. 175 Niederlassungen (= 26,1 % der Altstadtgeschäfte oder 53 % der gesamten Geschäfte Münsters dieser Bedarfsstufe) gegenüber 231 Läden des täglichen Bedarfes auf (34,5 % der Altstadtgeschäfte oder 18,1 % der gesamten Geschäfte Münsters dieser Bedarfsstufe). Noch deutlicher läßt sich die hervorragende Stellung des Altstadt-Geschäftszentrums bei einem Vergleich der auf 1.000 Einwohner des Altstadtgebietes entfallenden Geschäfte der 3 Bedarfsstufen mit den ermittelten Durchschnittswerten Gesamt-Münsters herauskristallisieren. In allen Fällen ergeben sich weit über dem Durchschnitt liegende Werte, insbesondere aber bei den Geschäften des periodischen und seltenen Bedarfes (Geschäfte des täglichen Bedarfes

= 16,2 (7,1); Geschäfte des periodischen Bedarfes = 18,4 (3,2); Geschäfte des seltenen Bedarfes = 12,2 (1,8); Geschäfte insgesamt = 46,8 (12,1). Die in Klammern gesetzten Werte beziehen sich jeweils auf den durchschnittlichen Gesamt-Wert Münsters je 1.000 Einwohner. Die 5 Neustadtbezirke hingegen erreichen nicht einmal die Durchschnittswerte Gesamt-Münsters, wobei die Differenz der Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes recht auffällig ist. Ferner ergab die Untersuchung bezüglich der räumlichen Ordnung eine eindeutige Konzentration des Geschäftslebens auf die östliche Hälfte der Altstadt. Der Prinzipalmarkt, die Salz- und Ludgeristraße wurden auf Grund ihrer Geschäftsstruktur - starkes Überwiegen der Geschäfte periodischen Bedarfes -, der Aufmachung und Einrichtung der Geschäftslokale sowie einer sehr geringen Wohnbevölkerung als die Hauptgeschäftsstraßen Münsters charakterisiert, die ihre Vorkriegsstellung voll und ganz wiedererlangten bzw. durch die Ansiedlung von neuen Kaufhäusern zum Teil erheblich ausbauen konnten. Ebenfalls erreichen die Grundstückswerte in diesen Geschäftsstraßen ihre Spitzenwerte, die jedoch beim Prinzipalmarkt als älteste Geschäftsstraße Münsters - die geschäftliche Entwicklung der benachbarten Geschäftsstraßen wurde weitgehendst von der Lage des Prinzipalmarktes bestimmt - am höchsten ausfallen. Weiterhin treten die im Ausstrahlungsbereich der City-Geschäftsstraßen östlich der Aa befindlichen City-Nebenstraßen durch eine besonders starke Agglomeration von Geschäften des seltenen Bedarfes mit vorwiegend überlokalen Funktionen deutlich in Erscheinung. In westlicher Richtung, jenseits der Aa, nimmt das Geschäftsleben mit zunehmender Entfernung vom Geschäftszentrum erheblich an Intensität ab. Die hier in Streulage vorgefundenen Geschäfte - die im Norden der Altstadt gelegene Jüdefelder Straße mit einer dichten Agglomeration von Geschäften aller Bedarfsstufen bildet hierbei eine Ausnahme - haben lediglich rein lokale Bedeutung. Demgegenüber wird aber das geschäftliche Bedeutungsdefizit dieses Viertels durch die Stellung als Universitätsviertel kompensiert. Ferner wird die starke handelsseitige Prägung der Altstadt durch den Wochenmarkt, der 2mal wöchentlich auf dem für ganz Münster zentral gelegenen Domplatz abgehalten und von rd. 360 Marktteilnehmern aus Münster und dem ganzen Münsterland beschickt wird, deutlich unterstrichen, wobei die Angebote in Gemüse, Obst, Südfrüchten sowie Eiern und Geflügel

rund 70 % des gesamten Marktangebotes ausmachen. Die Wochenmarkt-tage tragen zu einer auffallend großen Verkehrskonzentration auf den Prinzipalmarkt bei.

Während die Altstadt als Einzelhandelseinkaufszentrum eine einzigartige überregionale Stellung für das gesamte Münsterland erlangen konnte, wird ihre Wirtschaftsstruktur durch den Großhandel weniger stark beeinflusst. Er bevorzugt wegen der größeren Raumbeanspruchung und einer guten verkehrsmäßigen Lage insbesondere an Ausfallstraßen die Neustadtbezirke, obwohl die in der Altstadt vorgefundene Zahl der Großhandelsniederlassungen nicht unbedeutend ist. Mit etwa 85 Großhandelsgeschäften (= 14 % aller münsterschen Ansiedlungen), die sich wie der Einzelhandel vornehmlich auf das Gebiet östlich der Aa konzentrieren und sich lediglich im Norden in westlicher Richtung bis über die Aa erstrecken, steht die Altstadt allerdings zahlenmäßig an 5. Stelle vor dem Ortsteil Gievenbeck. Da es sich vorwiegend um saubere und weniger Lagerraum beanspruchende Betriebe der Lebensmittel-, Textilwaren-, Lederwaren- sowie Kleineisen- und Metallwarenbranche handelt, heben sie sich im großen und ganzen im äußeren Siedlungsbild nicht ab.

Bezüglich des Handwerkes zeigt die Altstadt mit 378 Betrieben eine gute Entwicklung, die damit fast 20 % aller münsterschen Handwerksbetriebe auf sich vereinigt und nur vom Stadtbezirk Geist zahlenmäßig um ein erhebliches übertroffen wird. Jedoch liegt die Altstadt mit einem Wert von 26,4 Betrieben je 1.000 Einwohner beträchtlich über dem Vergleichswert Gesamt-Münsters von 10,9 Betrieben, wodurch die starke überlokale handwerkliche Stellung im Vergleich zu den Neu-Stadtbezirken mit erheblich niedrigeren Werten (der Stadtteil Geist z. B. weist mit 578 Handwerksbetrieben einen Wert von 10,6 je 1.000 Einwohner auf) deutlich zum Ausdruck kommt. Die vorgefundenen Handwerksbetriebe verteilen sich mit einer ziemlich gleichmäßigen Intensität über das Altstadtgebiet, wobei in sehr vielen Fällen der Handwerksbetrieb in Verbindung mit einem Einzelhandelsgeschäft geführt wird. Somit erklärt es sich u. a., daß die Handwerksbetriebe der Altstadt äußerlich weniger in Erscheinung treten und das Siedlungsbild weiter nicht beeinflussen. Während sich auf die Geschäftsstraßen fast ausschließlich Nahrungsmittel-, Gesundheits- und Feinmetallhandwerke konzentrieren, befinden sich die reinen Handwerksbetriebe ohne Angliederung eines

Handelsbetriebes in den der City abgewandten Seitenstraßen und Gassen und treten demzufolge in stärkerem Maße an der Peripherie der Altstadt hervor (z. B. Holzhandwerke, Bauhandwerke, Glas- und Malerhandwerke usw.).

Ferner ergab die wirtschaftsgeographische Untersuchung der Altstadt im Hinblick auf die Industrieansiedlungen in etwa eine "industrielle Frei-Zone" dieses Stadtteiles. Neben einigen Druckereien, von denen lediglich die Zeitungsdruckerei Fahle im Nordosten in der Neubrückenstraße von größerer Bedeutung ist, sind noch die Wäscherei Frauenlob im Osten der Altstadt in der Sonnenstraße sowie die Chemische Farbenfabrik Hobrecker & König im Südwesten an der Georgskommende erwähnenswert, die aber in keiner Weise den City-Charakter der Altstadt irgendwie beeinträchtigen und im Siedlungsbild unauffällig bleiben.

Außer den Einzelhandelseinrichtungen prägen weiterhin die zahlreichen in der Altstadt angetroffenen zentralen Einrichtungen jeglicher Art das Bild dieses Stadtteiles, die sich vornehmlich auf den östlichen Stadtabschnitt konzentrieren und wegen der Anziehung eines stärkeren Verkehrsstromes in Wechselwirkung zu den dort lokalisierten Geschäften stehen. Neben wichtigen Verwaltungseinrichtungen wie die Stadtverwaltung, Kreisverwaltung, das Amt St. Mauritz, die Regierungsbezirksverwaltung usw. ist die Altstadt Standort bedeutender Institutionen des Justizsektors wie das Landgericht, Amtsgericht, Arbeitsgericht und die Staatsanwaltschaft im Westen des Stadtgebietes in der Gerichtsstraße, das Verfassungsgericht (Königsstraße), Oberverwaltungsgericht (Aegidiikirchplatz) und das Sozialgericht (Alter Steingeweg). Darüber hinaus beherbergt die Altstadt wichtige zentrale Einrichtungen wirtschaftlicher Art. Vor allem Sparkassen und Banken der verschiedensten Sparten befinden sich inmitten des Zentrums, wobei sich die Ecke Rothenburg/Königsstraße mit 4 Geldinstituten am deutlichsten als Bankenviertel herauskristallisiert. Als zentrale Einrichtungen sozialer Art zeichnen sich im Westen der Altstadt 2 Altersheime in der Frauenstraße und am Krümmen Timpen sowie die nicht zu übersehende Landesversicherungsanstalt am Bispinghof und das Landesversorgungsamt Westfalen nebst Versorgungsamt Münster in der Engelstraße ab.

Auch bezüglich der zentralen Berufe nimmt die Altstadt mit 103 Niederlassungen (Praktische Ärzte, Fachärzte, Zahnärzte) eine

Vorrangstellung ein und vereinigt damit rd. 31 % aller vorgefundenen Ärzte auf sich und rangiert selbst vor dem Stadtbezirk Geist mit der weitaus höchsten Bevölkerungszahl (86 Ärzteniederlassungen = 26 % Gesamt-Münsters). Eine noch größere Konzentration auf die Altstadt nehmen die Kanzleien der Rechtsanwälte und Notare mit 40 Niederlassungen (= 40 % der Gesamtzahl Münsters). Hinsichtlich der räumlichen Ordnung zeichnen sich bei den Ärzten und Rechtsanwälten die verkehrsreichen City-Geschäftsstraßen ganz deutlich als Standorte aus.

Der westliche Teil der Altstadt wird in erster Linie durch die verschiedensten Bildungseinrichtungen der Westfälischen Wilhelmsuniversität mit dem Hauptverwaltungsgebäude (ehemaliges Schloß) am Schloßgarten geformt. Darüber hinaus verdienen noch als besondere Bildungs- und Kultureinrichtungen das Landesmuseum am Domplatz und das Stadttheater im Nordosten der Altstadt in der Neubrückenstraße hervorgehoben zu werden.

Zusammenfassung: Unter Berücksichtigung und Abwägung aller in der Altstadt vorgefundenen wirtschaftsgeographischen Erscheinungen gelangt man zu der Erkenntnis, daß die Wirtschaftsstruktur dieses Stadtteiles auf Grund seiner äußeren und inneren Struktur eindeutig vom Einzelhandel her bestimmt wird. Die City der Altstadt Münsters fungiert nicht nur als Einkaufszentrum Münsters sondern des ganzen Münsterlandes. Ferner ist sie infolge der Lokalisation zahlreicher zentraler Verwaltungsinstitutionen als das Hauptverwaltungsviertel Münsters zu charakterisieren. Eine nicht untergeordnete Rolle spielt jedoch im Rahmen des Wirtschaftslebens das Handwerk, das aber auf Grund seiner Struktur und Angliederung an den Einzelhandel lediglich in den Randgebieten der Altstadt äußerlich stärker zutage tritt.

Während der Großhandel im Vergleich zu den übrigen Stadtbezirken zurücktritt, konnte die Industrie infolge der geographischen und wirtschaftlichen Struktur der Altstadt keinen nennenswerten Eingang finden. Daß die Altstadt als Haupteinkaufszentrum und Verwaltungszentrum mit vielen behördlichen Einrichtungen fungiert, findet u. a. seinen sichtbaren Ausdruck in der starken Verkehrskonzentration auf das Stadtzentrum mit überwiegendem Zielverkehr. Ferner ist das Altstadtzentrum auch der Hauptkonzentrationspunkt wichtiger Fußgängerrouuten aus den angrenzenden Neu-

stadtgebieten, was besonders in den Morgenstunden gut zu beobachten ist.

Während vor allem die östliche Hälfte der Altstadt als Einzelhandels- und Verwaltungszentrum analysiert wurde, erfährt der weniger dicht besiedelte westliche Abschnitt seine Prägung als Universitätsviertel.

Mit 14.316 Einwohnern (im Jahre 1960) hat die Altstadt neben Gievenbeck (10.574 Einwohner) die geringste Einwohnerzahl, jedoch zeigt sie bei einer Gesamtfläche von nur 187 ha eine hohe Wohndichte von 76 Personen je ha. Obwohl der Stadtbezirk Geist mit 54.298 Einwohnern (Stand 1960) die höchste Bevölkerungszahl aufweist, beträgt seine Wohndichte nur 35 Menschen je ha, die jedoch bei allen anderen Stadtteilen noch niedriger ausfällt.

II. Die Neu-Stadtbezirke

a) Gievenbeck

Bereits bei der wirtschaftsgeographischen Analyse konnte die überwiegende Bedeutung Gievenbecks - neben der Funktion als vornehmer Wohn- und Villengebiet - als Landwirtschaftsviertel herausgestellt werden. Besonders das Gebiet westlich des Gievenbaches - er teilt das Gebiet praktisch in 2 gleich große Hälften - zeigt einen breiten zusammenhängenden Landwirtschaftsgürtel mit vorwiegend fruchtbaren Acker- und Weideflächen. Auch das Gebiet östlich des Gievenbaches zeichnet sich vor allem im Norden als Agrargebiet aus. Jedoch erfahren in diesem Bereich die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Zuge des Ausbaues des Gievenbecker Stadtteiles als Wohngebiet eine zunehmende Einengung. Das Terrain südlich der Roxeler Straße zwischen Gievenbach und Altstadt tritt bereits als geschlossenes Siedlungsgebiet hervor. Im ganzen gesehen nehmen jedoch nach wie vor die Agrarflächen den größten Teil Gievenbecks ein.

Sonstige, die Wirtschaftsstruktur wesentlich beeinflussende Faktoren konnten nicht festgestellt werden. Mit 44 Einzelhandelsniederlassungen beherbergt dieser Stadtteil nur 2 % der gesamten Geschäfte Münsters. Die Werte der auf je 1.000 Einwohner entfallenden Geschäfte fallen noch weit unterdurchschnittlicher aus als bei allen anderen Neu-Stadtteilen (Geschäfte des tägli-

chen Bedarfes: = 3,7 (7,1); Geschäfte des periodischen Bedarfes: = 0,3 (3,2); Geschäfte des seltenen Bedarfes: = 0,2 (1,8). Die Klammerwerte stellen die Durchschnittswerte Gesamt-Münsters dar. Danach ist eine sehr starke Ausrichtung der Gievenbecker Bevölkerung (10.574 Einwohner - Ende 1960) zwecks ihrer Bedürfnisbefriedigung auf die Geschäfte der benachbarten Stadtteile nicht zu verkennen. Dennoch zeichnen sich mit einiger Deutlichkeit 2 Agglomerationen innerhalb dieses Gebietes ab. Einmal handelt es sich hierbei um die neuen Ansiedlungen im Gievenbecker Ortskern in Nähe der städtischen Bushaltestelle (wo sich der Arnheimweg, die Appelbreistiege und der Enschede Weg auf einen Punkt konzentrieren), die als zentrale Einkaufsstätte mit Geschäften der verschiedensten Warenbranchen der täglichen Bedarfsstufe für die ringsum neu entstandenen bzw. noch entstehenden Wohnsiedlungen fungiert sowie zum andern um die Agglomeration unmittelbar westlich der Altstadt längs der Hüfferstraße, die ebenfalls nur lokale Funktionen für das westlich angrenzende Wohngebiet ausübt.

Gleichfalls ist der Großhandel im Vergleich zu allen anderen Stadtbezirken mit 21 Ansiedlungen (= 3,4 % der Gesamtzahl Münsters), die vorwiegend in Streulage in Altstadtnähe lokalisiert sind, weit unterdurchschnittlich entwickelt. Auch das Handwerk ist mit 41 in Streulage vorgefundenen Betrieben - lediglich die Hüfferstraße zeigt eine geringe Häufung -, die nur rund 2,1 % aller in Münster vorhandenen Ansiedlungen darstellen und in keiner Weise zur Prägung der Wirtschaftsstruktur beitragen, nicht günstiger gestellt (auf je 1.000 Einwohner entfallen in Gievenbeck = 3,9 Betriebe, der Durchschnittswert Gesamt-Münsters stellt sich auf 10,9 Betriebe).

Völlig unbeeinflusst blieb die Wirtschaftsstruktur sowie das Siedlungsbild Gievenbecks bisher von industriellen Ansiedlungen. Im ganzen Gebiet konnte nur ein Industriebetrieb im Norden am Toppheideweg festgestellt werden. Daß sich die Kartonagenfabrik Schröder an dieser Stelle niederließ, erklärt sich aus dem Umstand der Zurverfügungstellung der Räumlichkeiten der ehemaligen Polizeischule seitens der Stadt Münster.

Jedoch kommt im Rahmen der gesamten wirtschaftsgeographischen Erscheinungen insbesondere den zentralen Einrichtungen sanitärer Art eine viel größere Bedeutung zu als den Handels- und

Handwerksniederlassungen. Wie bereits herausgestellt wurde, schwächt sich mit zunehmender Altstadt Nähe der landwirtschaftliche Charakter Gievenbecks ab. Neben einem sehr vornehmen neuen Wohngebiet südlich der Roxeler Straße tritt am Westring ein großes geschlossenes Universitätsklinikenviertel in Erscheinung. Auch die Universitätshautklinik sowie die Landwirtschaftlichen Institute an der von-Esmarch-Straße (Coesfelder Kreuz) sowie das neue Altersheim Martin-Luther-Haus an der Roxeler Straße heben sich deutlich aus dem Siedlungsbild hervor. In diesem Zusammenhang soll auch das Städtische Altersheim Haus Spital im nordwestlichen Teil Gievenbecks am Toppheideweg nicht unerwähnt bleiben. In dem Wohngebiet zwischen Westring und Schloßgarten fällt eine Häufung von Fachärzten auf, die aber hauptberuflich in den benachbarten Universitätskliniken tätig sind. Im übrigen zeigt Gievenbeck auch im Hinblick auf die zentralen Berufe wegen der vom Altstadtzentrum abseitigen verkehrsmäßigen Lage eine untergeordnete Stellung.

Zusammenfassung: Mit 10.574 Einwohnern (Stand Ende 1960) und einer Bevölkerungsdichte von 7 Personen je ha (Gesamtfläche = 1.405 ha) weist Gievenbeck die weitaus geringste Bevölkerungszahl auf. Bei der Gesamtbeurteilung dieses Stadtbezirktes gelangt man zu der Feststellung, daß die Wirtschaftsstruktur in erster Linie von der Landwirtschaft geprägt wird, wobei vor allem das Gebiet westlich des Gievenbaches mit zahlreichen Bauernhöfen noch fast unberührtes Agrarland ohne nennenswerte städtische Ansiedlungen darstellt. In dem Gebiet östlich des Gievenbaches hat hingegen die landwirtschaftliche Struktur in der Nachkriegszeit erheblich an Bedeutung eingebüßt, eine Entwicklung, die mit dem Ausbau weiterer Wohngebiete rings um den zentralen Ortskern am Arnheimweg, Appelbreistiege und Enschede Weg anhalten wird und zum Teil auch auf das links des Gievenbaches befindliche Terrain übergreifen wird. Unmittelbar westlich der Altstadt formen in auffallender Weise die Universitätskliniken das äußere Siedlungsbild. Industrie, Handwerk und Handel zeigen nur schwache Ansätze und sind weit unterdurchschnittlich entwickelt. Die Bevölkerung ist daher bezüglich ihrer Bedarfsdeckung zum größten Teil auf die Geschäfte der benachbarten Stadtbezirke angewiesen.

Obwohl Gievenbeck vorwiegend als Landwirtschaftsviertel zu analysieren ist, läßt sich aber nicht die Tatsache leugnen, daß dieser Stadtteil als vornehmes Wohngebiet Münsters zusehends an Bedeutung gewinnt. Von 1950 bis 1960 wuchs die Bevölkerung mit 3.400 Personen um 17,4 % an, und er zeigt demzufolge einen größeren prozentualen Bevölkerungsanstieg als die Bezirke Mauritz und Uppenberg, so daß mit zunehmender Bevölkerungsdichte auch der Einzelhandel günstigere Entwicklungsmöglichkeiten findet.

b) Uppenberg

In dem nördlichen Stadtgebiet Uppenberg konnte eine Fülle von wirtschaftsgeographischen Merkmalen festgestellt werden, die mehr oder weniger stark seine vielseitige Wirtschaftsstruktur bestimmen.

Innerhalb dieses Stadtbereiches zeichnen sich 2 geschlossene, voneinander isolierte Wohngebiete ab, einmal das Nordviertel als nördliche Fortsetzung der Altstadt und zum anderen das Siedlungsgebiet Kinderhaus an der nördlichen Stadtgrenze. Jedoch wird der größte Teil des Ortsteiles Uppenberg wie bei Gievenbeck von landwirtschaftlich genutzten Flächen ausgefüllt, so daß man mit zunehmender Entfernung von der Altstadtgrenze zusehends den Eindruck eines bedeutenden Agrargebietes gewinnt, das besonders in den Randzonen stark in Erscheinung tritt. Vor allem die Flächen westlich der Grevenener Straße bis zur Stadtgrenze sind von einer Vielzahl landwirtschaftlicher Betriebe durchsetzt. Zum anderen entfällt auf den Stadtteil Uppenberg mit bedeutenden Gemüse- und Blumengärtnereien der größte Anteil der gartenbaulich in Anspruch genommenen Flächen.

Das in Uppenberg vorgefundene Einzelhandelsgeschäftsleben konzentriert sich in der Hauptsache auf das dichtbesiedelte Nordviertel in Altstadtnähe. Hier sind etwa 260 von den 300 in Uppenberg kartierten Geschäften lokalisiert. Im Siedlungsbild heben sich vor allem auf Grund der äußeren und inneren Struktur die Agglomerationen längs der verkehrsreichen Steinfurter Straße, Grevenener Straße, Kanalstraße sowie die des in westöstlicher Richtung verlaufenden Straßenzuges Studtstraße-Hoyastraße-Maximilianstraße ab, wobei jedoch die Geschäfte des täglichen Bedarfes dominierend sind. Insbesondere die Geschäftsansammlungen Steinfurter Straße/Neu-Tor zeigen zum Teil großstädtischen Charakter.

Eine allerdings wesentlich kleinere Agglomeration von 33 Geschäften mit gleichfalls örtlichem Zuständigkeitsbereich tritt hingegen in Kinderhaus längs der Grevener Straße/Janningsweg zutage. Im ganzen gesehen ist dem Uppenberger Geschäftsleben mit 300 Niederlassungen (= 13,8 % aller münsterschen Geschäfte) im Rahmen des gesamten Wirtschaftslebens eine wesentlich größere Bedeutung beizumessen als dem des benachbarten Ortsteiles Gievenbeck. Es konnte sich einerseits auf Grund einer erheblich höheren Bevölkerungszahl von 34.978 Einwohnern (Stand Ende 1960) und andererseits wegen sehr verkehrsreicher Straßen unter günstigeren Voraussetzungen entwickeln und rangiert zahlenmäßig an 4.Stelle vor Gievenbeck und Mauritz. Aber trotz dieser Feststellungen sind den Einzelhandelsniederlassungen, die zum Teil auch das äußere Siedlungsbild mitformen, keine überlokalen Funktionen beizumessen, was die errechneten Anteile der auf je 1.000 Einwohner entfallenden Geschäfte am besten zur Darstellung bringen (Geschäfte des täglichen Bedarfes = 6,7 (7,1); Geschäfte des periodischen Bedarfes = 1,5 (3,2), Geschäfte des seltenen Bedarfes = 0,3 (1,8) - die Klammerausdrücke beziehen sich auf den durchschnittlichen Vergleichswert Gesamt-Münsters). Danach wird vor allem den Geschäften periodischen und seltenen Bedarfes mit 55 (= 18,3 % aller Geschäfte Uppenbergs) und 12 Niederlassungen (= 4 % aller Geschäfte Uppenbergs) ein Bedeutungsdefizit zuteil, wonach auf eine starke Ausrichtung der Bevölkerung bei der Versorgung mit periodischen und seltenen Gütern auf die Altstadtgeschäfte zu schließen ist, so daß unter Berücksichtigung aller Wesensmerkmale der Einzelhandel als ein die Wirtschaftsstruktur Uppenbergs nicht wesentlich beeinflussender Faktor angesehen werden kann.

Demgegenüber konnte aber auf Grund der wirtschaftsgeographischen Analyse die größere Bedeutung als Großhandelsviertel herauskristallisiert werden. Mit 106 Ansiedlungen, die sich insbesondere auf das Nordviertel konzentrieren, ist Uppenberg wichtiger Standort von Großhandelsbetrieben. Dieser Stadtbezirk beherbergt nicht weniger als 17,4 % aller münsterschen Ansiedlungen und weist damit zahlenmäßig neben Geist die meisten Betriebe auf, deren Lokalisation in verkehrsmäßiger Hinsicht durch die Ausfallstraßen Steinfurter- und Grevener Straße, die sich u. a.

durch die dichteste Konzentration auszeichnen, begünstigt wurde, wobei vor allem die hier lokalisierten Eisenwaren- und Baustoffgroßhandlungen das äußere Siedlungsbild formen.

Neben dem Großhandel nimmt das Handwerk im Rahmen der wirtschaftsgeographischen Erscheinungen eine nicht unbedeutende Stellung ein. Es ist mit 368 Betrieben (= 18,7 % aller münsterischen Betriebe) zahlenmäßig stark vertreten und steht lediglich hinter den Ansiedlungen des Stadtteiles Geist mit 578 Betrieben stärker zurück. Ferner läßt der beachtliche Anteil von 10,5 (der Durchschnittswert Gesamt-Münsters = 10,9) Handwerksbetrieben je 1.000 Einwohner die zum Teil überlokalen Funktionen des Handwerks nicht verkennen. Bezüglich der räumlichen Ordnung ergab die Untersuchung eine ziemlich gleichmäßig dichte Verteilung über das Siedlungsgebiet zwischen Altstadtgrenze und Cheruskerring, das als bedeutendes Handwerksviertel Münsters zu analysieren ist. Neben dem Bekleidungs-, Textil-, Lederhandwerk (= 88 Betriebe) sind vor allem das Metallhandwerk (= 73 Betriebe) und das Bau- und Ausbauhandwerk (= 71 Betriebe) am stärksten vertreten. Eine zweite aber weniger bedeutende Handwerkskonzentration zeichnet sich in Kinderhaus längs der Grevener Straße ab.

Eine nicht zu übersehende Veränderung des Uppenberger Siedlungsbildes sowie der Wirtschaftsstruktur wurde in der Nachkriegszeit durch die Ansiedlung etlicher für Münster bedeutende Industriebetriebe eingeleitet. Im Osten des Stadtbezirkes hebt sich neben der Grevener Straße am Nienkamp ein größeres neuerschlossenes Industriegelände mit vielen neuen Betrieben vielseitiger Produktionsstruktur ab, die insgesamt rd. 700 Arbeitnehmer (= rd. 8 % der Industriebeschäftigten Münsters) beschäftigen. Mit der geplanten Ausdehnung dieses Geländes in nördlicher Richtung gewinnt das östlich der Grevener Straße gelegene Gebiet auf Kosten des bisher noch vorherrschenden ländlichen Charakters an industrieller Prägung. Ferner sind an der Grevener Straße südwestlich des Industriegeländes Nienkamp die Germania-Brauerei - die mit 540 Beschäftigten zu den bedeutendsten Betrieben Münsters gehört - und der lederverarbeitende Betrieb Henke lokalisiert. Die industriellen Ansiedlungen erfahren noch ihre Ergänzung durch 2 textilverarbeitende Betriebe, 1 Parkett-

fabrik und 2 Betriebe der Getränkeindustrie mit ihrem Standort in der benachbarten Steinfurter Straße und die wesentlich zur Gestaltung des äußeren Siedlungsbildes beitragen.

Ferner beherbergt Uppenberg einige bedeutende zentrale Einrichtungen wie das westfälische Landeskrankenhaus Marienthal für Geisteskranke (südlich des Industriegeländes Nienkamp an der Grevener Straße), die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Cheruskerring), die Westfälische Gemüsebauvereinigung (Coerder Weg), das evangelische Krankenhaus Johannisstift (Wichernstraße) sowie das Altersheim Missions-Kloster St. Josef weit außerhalb des Zentrums östlich der Steinfurter Straße bei Haus Wilkinghege.

Zusammenfassung: Wie den angeführten Darlegungen zu entnehmen ist, zeichnet sich Uppenberg durch eine vielseitige Wirtschaftsstruktur aus. Das Gebiet westlich der Grevener Straße konnte auf Grund seiner Struktur eindeutig als bedeutendes Landwirtschaftsviertel analysiert werden, wobei der breite Landwirtschaftsgürtel im Norden lediglich durch die sich in westlicher Richtung ausdehnende Wohnsiedlung Kinderhaus eine Unterbrechung erfährt. Während auch der östlich der Grevener Straße gelegene Abschnitt besonders im Norden landwirtschaftlich strukturiert ist, sind aber auch vor allem die zahlreichen Großhandels- und Handwerksniederlassungen im südlich angrenzenden Gebiet im Nordviertel auf Grund ihrer äußeren und inneren Erscheinungen und Lebensäußerungen nicht nur wesensbestimmende Faktoren für die Wirtschaftsstruktur Uppenbergs, sondern nehmen auch im Rahmen des gesamten Wirtschaftslebens Münsters eine übergeordnete Stellung ein. Ferner führte die Gesamtbeurteilung zu der Feststellung, daß auch die vorgefundenen Industrieansiedlungen stärker als die Einzelhandelsniederlassungen in gewissem Maße sowohl das Siedlungsbild als auch die Wirtschaftsstruktur mit beeinflussen.

Im übrigen zeigt der Ortsteil Uppenberg mit 34.978 Einwohnern und einer Gesamtfläche von 1.482 ha mit 23 Einwohnern je ha die gleiche Wohndichte wie Mauritz und Hafen. Es ist hierbei jedoch zu berücksichtigen, daß sich die Bevölkerung in der Hauptsache auf einen verhältnismäßig kleinen Raum, das Nordviertel als dichtbesiedeltes Wohngebiet, konzentriert. Von 1950 bis 1960 ist die Bevölkerung Uppenbergs mit 5.536 Einwohnern um 18,8 %

angestiegen und hat damit das geringste prozentuale Wachstum aller Stadtbezirke zu verzeichnen.

c) Mauritz

Im Vergleich zu dem bereits behandelten Stadtbezirk Uppenberg ist das Wirtschaftsleben in Mauritz in seiner Gesamtheit etwas schwächer entwickelt, obwohl es auch durch eine vielseitige Wirtschaftsstruktur gekennzeichnet ist. Bei der wirtschaftsgeographischen Analyse hoben sich 2 verschiedene landschaftliche Zonen ab, einmal das dichtbesiedelte südliche Gebiet östlich der Altstadt, das mit 36.049 Einwohnern (Stand Ende 1960) nach dem Stadtteil Geist die meisten Einwohner aufweist und zum anderen das nördliche vorwiegend landwirtschaftlich strukturierte Gebiet. Unter den verschiedenen Wirtschaftsgruppen nehmen auch im Ortsteil Mauritz die Land- und Forstwirtschaft eine nicht untergeordnete Stellung ein, was mit zunehmender Entfernung vom Zentrum in Richtung der äußeren Stadtgrenze im landschaftlichen Erscheinungsbild deutlich zum Tragen kommt. Vor allem die fruchtbaren städtischen Rieselfeldanlagen stempeln die nördlichen Flächen zu einem bedeutenden Agrargebiet, das etwa innerhalb des Stadtgebietes 97 ha umfaßt und im Jahre 1958 durch den 3. Bauabschnitt der Stadt Münster um 25 ha Berieselungsfläche bereichert werden konnte. Die agrarische Bedeutung des Gebietes wird weiterhin durch die Lokalisation zahlreicher Gartenbaubetriebe deutlich unterstrichen.

Das in Mauritz lokalisierte Geschäftsleben konzentriert sich demgegenüber wie alle übrigen Wirtschaftsgruppen auf den dicht besiedelten südlichen Abschnitt. Jedoch ist dem Einzelhandelsgeschäftsleben auf Grund seiner inneren und äußeren Strukturmerkmale keine allzu große Bedeutung beizumessen, obwohl 269 Ansiedlungen mit vorwiegend lokalen Funktionen angetroffen wurden. Trotz dieser nicht unerheblichen Zahl, die etwa 12,4 % aller münsterschen Einzelhandelsgeschäfte ausmachen, rangiert der Ortsteil Mauritz zahlenmäßig an 5. Stelle vor Gievenbeck. Im gesamten Siedlungsgebiet hebt sich die Wareндorfer Straße als die weitaus bedeutendste Konzentration mit 132 Läden (= fast 50 % aller in Mauritz festgestellten Geschäfte) merklich ab. Da auch die Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes

stark an der Bedarfsstufenstruktur beteiligt sind, ist die Warendorfer Straße vor allem vom Mauritz-Tor - unmittelbar östlich der Altstadt - bis Kaiser-Wilhelm-Ring mit vorwiegend Geschäften großstädtischer Prägung als eine wichtige Geschäftsstraße für die Versorgung der benachbarten Wohnviertel mit teils überlokalen Funktionen anzusprechen. Alle übrigen Geschäfte wurden vorwiegend in Streuansiedlung vorgefunden. Lediglich die Ostmarkstraße und Heisstraße nördlich bzw. südlich der Warendorfer Straße treten mit größtenteils Geschäften des täglichen Bedarfes etwas stärker hervor. Das Bedeutungsdefizit des gesamten Mauritzer Einzelhandelsgeschäftslebens zeigt sich am besten bei Umrechnung der Geschäfte auf je 1.000 Einwohner. Dabei ergeben sich insbesondere bei den Läden des periodischen und seltenen Bedarfes wie bei Gievenbeck und Uppenberg weit unterdurchschnittliche Werte (Geschäfte des täglichen Bedarfes = 5,4 (7,1); Geschäfte des periodischen Bedarfes = 1,2 (3,2); Geschäfte des seltenen Bedarfes = 0,8 (1,8) - die Klammerwerte stellen die Durchschnittswerte Gesamt-Münsters dar).

Jedoch ist unter Einbeziehung der 96 vorgefundenen Großhandelsgeschäfte (= 15,3 % der gesamten Niederlassungen Münsters - vorwiegend Betriebe der Textil- und Lederwaren-, Eisen- und Metallwaren sowie Lebens- und Genußmittelwarenbranche) mit überlokalen Funktionen, die sich vornehmlich auf die verkehrsreiche Ausfallstraße Warendorfer Straße sowie die in ihrem Ausstrahlungsbereich befindlichen Neben- und Seitenstraßen konzentrieren, dem Geschäftsleben Mauritz bei der Beurteilung und Charakterisierung der gesamten Wirtschaftsstruktur eine nicht untergeordnete Rolle beizumessen, wenngleich es auch im Rahmen des Gesamtwirtschaftsbildes Münsters zurücktritt und auch keine Viertelbildungen größeren Ausmaßes - von der Warendorfer Straße abgesehen - festgestellt werden konnten.

Obwohl der Stadtteil Mauritz mit einer beachtlichen Ansiedlung von 305 Handwerksbetrieben (= 15,5 % aller Betriebe Münsters) zahlenmäßig an 4. Stelle rangiert und mit einem Anteil von 8,5 Betrieben je 1.000 Einwohner unter dem durchschnittlichen Vergleichswert Gesamt-Münsters von 10,9 liegt, konnte bei der wirtschaftsgeographischen Analyse eine sehr dichte Konzentration östlich des Altstadtbezirkes zwischen Bahngleis und Hohenzollern-Ring und Kaiser-Wilhelm-Ring sowie die Fortsetzung öst-

lich des Kaiser-Wilhelm-Ringes zwischen Ostmarkstraße und Warendorfer Straße einschließlich herauskristallisiert werden, die dieses Gebiet zu einem bedeutenden Handwerksviertel vielseitiger Struktur prägen.

In die gesamte wirtschaftliche Beurteilung wäre noch die Industrie einzubeziehen, die jedoch im ganzen gesehen schwach entwickelt ist und ohne Einfluß bleibt auf die Formung des äußeren und inneren Wirtschaftsbildes. Lediglich die Schloßfabrik Winkhaus (460 Beschäftigte) am Bohlweg sowie die Industriekofferfabrik Segger & Söhne (200 Beschäftigte) in der Gartenstraße sind der Vollständigkeit halber besonders erwähnenswert, die aber ohne nennenswerte Wirkungen auf das äußere Siedlungsbild bleiben.

Das Siedlungs- und Wirtschaftsbild Mauritz findet letztlich seine Ergänzung und Abrundung durch bedeutende zentrale Einrichtungen wie die Oberpostdirektion, die Oberfinanzdirektion, das Franziskushospital (am Hohenzollern-Ring), die Landesbank und den Landschaftsverband Westfalen-Lippe (am Altstadtrand) sowie die Altersheime in der Andreas-Hofer-Straße und an der Mauritz-Freiheit südlich der Warendorfer Straße. Ansonsten bilden insbesondere die Eisenbahnstraße, Friedrichstraße und Piusallee (unmittelbar östlich der Altstadt) in guter verkehrsmäßiger Lage sowie die verkehrsreiche Warendorfer Straße gute Standorte für die zentralen Berufe, worauf u. a. auch der nicht unerhebliche Anteil von 63 Ärzten (= 19 % Gesamt-Münsters) und 19 Rechtsanwälten und Notaren (= 18,8 % Gesamt-Münsters) zurückzuführen ist.

Zusammenfassung: Die Wirtschaftsstruktur des Stadtbezirkes Mauritz wird vorwiegend von der Landwirtschaft, dem Handwerk und Handel bestimmt. Dem Handwerk, insbesondere aber dem Großhandel, sind teils überlokale Funktionen zuzuschreiben, wenngleich sich diese beiden Wirtschaftsgruppen zahlenmäßig auch nur an 4. Stelle vor Gievenbeck und Hafen bzw. Altstadt behaupten können. Obwohl Mauritz noch erheblich von landwirtschaftlichen Zügen geformt wird, ist ein allmählicher Rückgang der starken Landwirtschaftsstruktur insbesondere durch den Bau der Coerdestadt (= 35 ha Fläche) im Norden des Gebietes für 6.000 - 7.000 Einwohner nicht zu verkennen.

Mit 36.049 Einwohnern und einer Gesamtfläche von 1.465 ha und

einer Wohndichte von 24 Menschen je ha, zeigt Mauritz neben Geist mit 54.298 Einwohnern die höchste Einwohnerzahl. Innerhalb des Zeitraumes von 1950 - 1960 stieg die Wohnbevölkerung um 9.918 Personen an und hat demzufolge mit 38 % nach Uppenberg das geringste prozentuale Wachstum zu verzeichnen, das aber mit Fertigstellung der Coerdestadt eine erheblich steigende Tendenz erfahren wird.

d) Hafen

Der Dortmund-Ems-Kanal teilt den Stadtbezirk Hafen in zwei wirtschaftsgeographisch verschiedene Hälften. Das wesentlich größere Gebiet östlich dieser künstlichen Wasserstraße ist unter Berücksichtigung aller hier vorgefundenen wirtschaftlichen Erscheinungen als Agrarviertel zu charakterisieren, obwohl sich die ehemals sehr stark landwirtschaftlich betonte Struktur dieses Terrains beträchtlich geschwächt hat. Ein erheblicher Teil der seinerzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Albersloher Weg ging durch die Anlage des großen Flughafengeländes Loddenheide verloren. Ferner ergab sich eine Einengung der Landwirtschaft durch den Bau der durch dieses Gebiet verlaufenden Umgebungsbahn und die stetige Ausdehnung des südlich davon befindlichen Siedlungsgebietes Gremmendorf, so daß sich lediglich östlich des Albersloher Weges ein größerer zusammenhängender Landwirtschaftsgürtel vom Dortmund-Ems-Kanal bis zur östlichen Stadtgrenze erstreckt. Jedoch tritt die landwirtschaftliche Prägung im gesamten wirtschaftlichen Strukturbild infolge der hier vorgefundenen Merkmale gegenüber den Stadtbezirken Gievenbeck, Uppenberg und Mauritz zum Teil erheblich zurück, zumal auch die städtischen Wohnsiedlungen zwischen Umgebungsstraße und östlicher Stadtgrenze südlich der Wolbecker Straße im Wachsen begriffen sind.

Demgegenüber zeichnet sich aber das Gebiet westlich des Dortmund-Ems-Kanals zur Altstadt hin - das u. a. als dichtbesiedeltes Wohngebiet fungiert - durch eine starke Konzentration vielfältiger wirtschaftsgeographischer Erscheinungen aus. Insbesondere die zahlreichen Großhandelsansiedlungen nehmen im Rahmen des gesamten Wirtschaftslebens eine überregionale Stellung ein, die sich vornehmlich auf das Stadthafengebiet sowie die Hauptverkehrsstraßen Wolbecker Straße und Hansaring in guter

verkehrsmäßiger Lage konzentrieren. Mit 103 Niederlassungen ist der Ortsteil Hafen zu rund 17 % an der Gesamtzahl Münsters beteiligt und wird zahlenmäßig nur vom Stadtbezirk Geist mit 198 Betrieben merklich übertroffen. Die Großhandelsansiedlungen des Stadthafengebietes treten auf Grund ihrer Struktur als Baustoff- und Holz-, Kohlen- und Heizöl- sowie Eisen- und Metallwarenhandlungen im äußeren Siedlungsbild, wie das gesamte Hafengebiet überhaupt, besonders auffällig in Erscheinung.

Ferner konnten bei der wirtschaftsgeographischen Analyse 2 bedeutende Einzelhandelsagglomerationen herausgestellt werden. Einmal handelt es sich um die Ansiedlungen in der Wolbecker Straße und zum anderen um die am Hansaring. Bei einer Massierung von 113 Geschäften (= 35 % aller Läden des Hafengebietes) mit einem bedeutenden Anteil der Geschäfte des periodischen und seltenen Bedarfes konnte diese Ausfallstraße auf Grund ihrer äußeren und inneren Struktur mit ununterbrochenen Geschäftshäuserfronten (das Teilstück zwischen Servatiiplatz und Hansaring) als bedeutende Geschäftsstraße mit großstädtischer Prägung analysiert werden. Der Geschäftsanhäufung am Hansaring mit überwiegend Geschäften des täglichen Bedarfes, die bei weitem nicht den Standard der Geschäfte der Wolbecker Straße erreichen, sind hingegen rein lokale Funktionen beizumessen. Die übrigen Geschäfte wurden vorwiegend in Streulage zwischen Hansaring und Wolbecker Straße einerseits und Wolbecker Straße und Schillerstraße andererseits als vornehmlich Läden täglichen Bedarfes mittleren Niveaus vorgefunden. Abschließend ist noch auf eine kleine Konzentration von Geschäften im Siedlungsteil Gremmendorf am Albersloher Weg mit gleichfalls örtlichem Zuständigkeitsbereich hinzuweisen. Obwohl der Stadtbezirk Hafen mit insgesamt 325 Einzelhandelsgeschäften - deren Anteil beläuft sich auf 15 % der Gesamtzahl Münsters - zahlenmäßig hinter der Altstadt und Geist an 3. Stelle steht und mit insgesamt 10,8 Geschäften je 1.000 Einwohner (Durchschnitt Gesamt-Münsters = 12,1) den höchsten Durchschnittswert aller Neustadtteile selbst vor Geist mit 10,4 erreicht, ist das Einzelhandelsgeschäftsleben bezüglich der Geschäfte des periodischen (auf je 1.000 Einwohner entfallen 2,4 Geschäfte ; Durchschnitt Gesamt-Münsters = 3,2) und seltenen (auf je 1.000 Einwohner entfallen 1,3 Geschäfte; Durchschnittswert Gesamt-Münsters = 1,8) Bedarfes - die Geschäfte des tägli-

chen Bedarfes erreichen mit 7,1 genau den Durchschnittswert Gesamt-Münsters - durch ein Bedeutungsdefizit gekennzeichnet. Unter Berücksichtigung aller wirtschaftsgeographischen Erscheinungen und Strukturmerkmale erreicht der Einzelhandel bei weitem nicht die bedeutungsmäßige und überlokale Stellung des bereits behandelten Großhandelsgeschäftslebens.

In gleicher Weise konnte das vom Hansaring, Hohenzollern-Ring und Bremer Platz begrenzte sowie das östlich des Hansarings von der Schillerstraße und Wolbecker Straße eingeschlossene Siedlungsgebiet als ein bedeutendes und dichtbesiedeltes Handwerksviertel vielseitiger Struktur herauskristallisiert werden. Nach der Zahl der vorgefundenen Handwerksbetriebe geurteilt, nimmt dieser Ortsteil vor Gievenbeck nur die 5. Stelle ein. Er weist jedoch mit einem Anteil von 9,7 Betrieben je 1.000 Einwohner (Durchschnittswert Gesamt-Münsters = 10,9) einen höheren Wert als Mauritz mit 8,5 auf und bleibt nur geringfügig hinter Geist = 10,6 und Uppenberg = 10,5 zurück, so daß das Handwerk als ein ziemlich gut entwickelter Wirtschaftszweig im Zuge der Beurteilung der gesamten Wirtschaftsstruktur des Stadtgebietes Hafen einzuordnen ist.

Während die bisher behandelten Stadtbezirke mit Ausnahme Uppenbergs im großen und ganzen als industriefreie Gebiete charakterisiert werden konnten, geht im Ortsteil Hafen sowohl bezüglich der Formung des äußeren Siedlungsbildes als auch der inneren Wirtschaftsstruktur eine größere Beeinflussung von den industriellen Ansiedlungen aus. Das Stadthafengebiet zeichnet sich durch die Lokalisation bedeutender mittelgroßer Betriebe der Eisen- und Metallverarbeitung, der Betonwarenherstellung sowie der Holzver- und bearbeitenden Betriebe aus, wobei die Firma Ostermann und Scheiwe mit 450 Beschäftigten besonders hervorzuheben ist. Ferner beherrschen die großen Betriebsanlagen des Kraftfutterwerkes Kieseckamp und der Westfälischen Centralgenossenschaft und nicht zuletzt des VOX-Kaffeewerkes Groneweg & Meintrup am Albersloher Weg weithin das Stadthafengebiet. Dieses Hafenindustriegelände findet seine Fortsetzung durch das südlich des Hafengeländes und des Dortmund-Ems-Kanals gelegene Industrieterrain Loddenheide, wo in der Nachkriegszeit viele neue Betriebe angesetzt wurden wie die Firma Standard-Filter-

bau GmbH, das Bimssteinwerk Jaspers, die Sprudelfabrik Quellen Lehnig usw.

Die in die wirtschaftsgeographische Analyse mit einbezogenen zentralen Einrichtungen administrativer, sozialer, bildender Art usw. treten gegenüber den gewerblichen Ansiedlungen in ihrer Bedeutung weit zurück. Es sind lediglich die Halle Münsterland und die Städtischen Verkehrsbetriebe am Albersloher Weg, der Städtische Fuhrpark am Hafenweg sowie als zentrale Bildungseinrichtungen die Städtischen Handelslehranstalten am Hansaring, die Kreisberufsschule nördlich der Wolbecker Straße in der Mindener Straße und die Landesfeuerwehrschule östlich des Dortmund-Ems-Kanals in Nähe der Wolbecker Straße zu nennen. Darüber hinaus wurden gleichfalls in Streuansiedlung 27 Ärzteniederlassungen - vornehmlich praktische Ärzte mit lokalen Funktionen - festgestellt (= 8,2 % der Gesamtzahl Münsters, steht mit Ausnahme Gievenecks wegen der etwas abseitigen verkehrsmäßigen Lage hinter allen übrigen Stadtbezirken zurück).

Zusammenfassung: Während das Gebiet östlich des Dortmund-Ems-Kanals nach wie vor in stärkerem Maße als Landwirtschaftsviertel in Erscheinung tritt und trotz der Abschwächung der landwirtschaftlichen Struktur durch den Bau von Wohnsiedlungen und durch das Wehrmachtsgelände zwischen Kanal und Albersloher Weg andere die Landwirtschaft sehr beeinflussende wirtschaftliche Faktoren - abgesehen von den nordwestlichen Industrieansiedlungen auf dem Gelände der Loddenheide - nicht festgestellt wurden, ist das flächenmäßig relativ kleine Gebiet westlich des Dortmund-Ems-Kanals durch eine vielseitige Wirtschaftsstruktur gekennzeichnet. Vor allem das Stadthafengebiet mit etwa 75 Betrieben und insgesamt etwa 3.500 Beschäftigten hebt sich im äußeren Siedlungsgebiet als Industrie- und Gewerbegelände stark hervor. Die größte Bedeutung im Wirtschaftsleben des Ortsteiles Hafen ist den Großhandelsagglomerationen und zum Teil auch den Industrieansiedlungen beizumessen. Ferner geht auch vom Handwerk auf Grund seiner inneren und äußeren Struktur ein nicht unbedeutender Einfluß auf das gesamte Wirtschaftsleben aus, wohingegen die Einzelhandelsansiedlungen mehr oder weniger durch rein lokale Funktion gekennzeichnet sind und sich lediglich in der verkehrsreichen Wolbecker Straße mit dem Omnibusparkplatz am "Gummibahnhof" gut entwickeln konnten.

Mit 29.902 Einwohnern (Stand Ende 1960) und einer Fläche von 1.329 ha sowie einer Wohndichte von nur 22 Menschen je ha - es ist jedoch zu berücksichtigen, daß sich der Hauptanteil der Bevölkerung auf das verhältnismäßig kleine Siedlungsgebiet unmittelbar südöstlich der Altstadt konzentriert - weist der Ortsteil Hafen weniger Einwohner auf als Geist, Mauritz und Uppenberg. Aber während des Zeitraumes von 1950 - 1960 zeigt die Bevölkerung mit einer Zunahme von 13.288 Einwohnern einen beträchtlichen prozentualen Wachstumsanstieg von 80 %, der nur von der Altstadt übertroffen wird und u. a. von den neuen Wohnsiedlungen Gremmendorfs und des Siedlungsgebietes östlich der Umgehungsstraße in Nähe der Wolbecker Straße ausgelöst wurde.

e) Geist

Ein vielseitiges und im Vergleich zu allen anderen Neustadtbezirken zugleich stark ausgeprägtes Wirtschaftsbild bietet der im Süden an die Altstadt angrenzende Ortsteil Geist. Lediglich die Landwirtschaft ist im Gegensatz zu den bereits behandelten Neustadtgebieten nur schwach entwickelt, d. h. sie hat durch die sich bis an die Stadtgrenze ausdehnenden Siedlungen wesentlich an Bedeutung eingebüßt, so daß man, im ganzen gesehen, einen größeren zusammenhängenden Landwirtschaftsgürtel vermißt. Ein nicht unerheblicher Teil landwirtschaftlich genutzter Flächen zwischen der Mecklenbecker und Weseler Straße ging durch den Bau der Aaseestadt verloren.

Der Großhandel, das Handwerk und auch die Industrie sind gegenüber allen anderen Stadtbezirken im Ortsteil Geist zahlenmäßig weitaus am stärksten vertreten und tragen demzufolge auch erheblich zur Formung seiner vielseitigen und ausgeprägten Wirtschaftsstruktur bei. Mit 198 Großhandelsgeschäften entfallen etwa 32,5 % aller in Münster (= insgesamt 609 Betriebe) festgestellten Niederlassungen dieser Art auf den Stadtteil Geist. In weitem Abstand folgen die Regionalteile Uppenberg und Hafen mit 106 und 103 Betrieben und in ihrer Gesamtheit erst an die Bedeutung des Bezirkes Geist heranragen. Auf Grund der wirtschaftsgeographischen Analyse konnten die Hammer Straße, die Weseler Straße, die Friedrich-Ebert-Straße, die Bahnhofstraße und die Hafenstraße als Hauptkonzentrationspunkte herausgestellt werden, die sich wegen ihrer guten verkehrsmäßigen Lage und der

räumlichen Ausdehnung der Hinterhöfe für Lagerplätze und den Fuhrpark als gute Großhandelsstandorte auszeichnen, worauf u. a. auch die starke Konzentration auf dieses Stadtgebiet zurückzuführen ist. Während man im nördlichen Teil der Bahnhofstraße eine Agglomeration von weniger Raum beanspruchenden Textil- und Lederwarengroßhandlungen erblickt, heben sich in der Friedrich-Ebert-Straße unmittelbar westlich des Schienenstranges des Hauptbahnhofes Eisen- und Metallwaren - sowie Kohlen- und Heizöl-großhandlungen im Siedlungsbild deutlich ab. Im übrigen zeichnen sich alle weiteren Ansiedlungen - wie überhaupt das Großhandelsgeschäftsleben im Ortsteil Geist - durch eine vielseitige Branchenstruktur aus.

Ferner führte die Untersuchung zu dem Ergebnis, daß der Stadtteil Geist mit 565 Einzelhandelsgeschäften (= 26 % der Gesamtzahl Münsters) neben der Altstadt mit 670 Ansiedlungen die weitest aus meisten Läden beherbergt, die sich in dem verhältnismäßig dicht besiedelten Ortsteil mit 54.298 Einwohnern (= rund 30 % der Gesamtbevölkerung Münsters - Stand Ende 1960) zahlenmäßig gut entwickeln konnten. Vor allem die verkehrsreiche Hammer Straße sticht mit 176 Geschäften der verschiedensten Bedarfsstufen, auf die sich nicht weniger als 31,2 % der in Geist aufgenommenen Geschäfte konzentrieren, als bedeutende Geschäftsstraße dieses Viertels mit zum Teil überlokalen Funktionen ab. Weiterhin konnte die Bahnhofstraße östlich der Altstadt mit einer sehr dichten Konzentration - das Teilstück Hauptbahnhof/Servatiiplatz - von Geschäften auf Grund ihrer äußeren und inneren Struktur als sehr bedeutende Geschäftsstraße Münsters überhaupt mit vornehmlich überlokalen Funktionen herauskristallisiert werden, die natürlich wegen der verkehrsmäßigen Lage im Hauptverkehrszentrum niveaumäßig entschieden höher einzustufen ist als die Hammer Straße als Ausfallstraße. Außerdem tritt im nördlichen Teil der Weseler Straße - in Altstadtnähe - eine dichte Geschäftsagglomeration mit vorwiegend Geschäften des täglichen Bedarfs zutage. Die übrigen, vornehmlich in Streulage vorgefundenen Einzelhandelsgeschäfte zwischen Weseler Straße und Hammer Straße sowie Hammer Straße und Hauptbahnhof mit vorwiegend täglicher Bedarfsstufenstruktur, zeichnen sich nur durch rein lokale Funktionen aus.

Wenngleich auch im Ortsteil Geist eine beträchtliche Zahl von 565 Einzelhandelsansiedlungen festgestellt werden konnte, zeigt die anteilmäßige Verteilung auf je 1.000 Einwohner dennoch unterdurchschnittliche Werte (Geschäfte des tägl. Bedarfes = 6,7 (7,1)¹⁾; Geschäfte des period. Bedarfes = 2,4 (3,2); Geschäfte des seltenen Bedarfes = 1,3 (1,8); insgesamt = 10,4 (12,1), so daß unter Berücksichtigung dieser Feststellung im großen und ganzen ein nennenswerter Bedeutungsüberschuß des Einzelhandelsgeschäftslebens nicht vorliegt. Jedoch geht in seiner Gesamtheit auf Grund der vorgefundenen wirtschaftsgeographischen Merkmale eine stärkere Beeinflussung auf die Wirtschaftsstruktur aus als bei allen anderen Neustadtbezirken.

Neben den Großhandelsansiedlungen läßt wiederum das Handwerk im Hinblick auf das gesamte Wirtschaftsbild eine eindeutige Beurteilung zu. Der Reginalteil Geist nimmt mit einer Massierung von 578 Handwerksbetrieben, die fast 30 % aller münsterschen Betriebe darstellen, gegenüber allen anderen Stadtteilen eine Vorrangstellung ein. Die Aussage findet erst recht ihre Bekräftigung bei einem zahlenmäßigen Vergleich mit den nicht unbedeutenden Bezirken Altstadt (= 378 Betriebe) und Uppenberg (= 368 Betriebe), die nach Geist die meisten Ansiedlungen zählen. Eine wichtige Stellung nehmen das Bau- und Ausbauhandwerk (= 130 Betriebe = 35,4 % aller Betriebe Münsters dieser Handwerksgruppe), das Metallhandwerk (= 151 Betriebe = 33 % aller Betriebe Münsters dieser Handwerksgruppe) und das Bekleidungs- und Lederhandwerk (= 124 Betriebe = 26,4 % aller Betriebe Münsters dieser Handwerksgruppe) ein. Auch bezüglich der übrigen Handwerksgruppen entfällt der Hauptanteil fast ausschließlich auf den Stadtbezirk Geist mit einer vielseitigen Handwerksstruktur. Die dichteste Konzentration zeichnet sich in der Hammer Straße sowie in den in ihrem Ausstrahlungsbereich befindlichen Nebenstraßen ab. Obwohl der Stadtteil Geist mit 10,6 Handwerksbetrieben je 1.000 Einwohner nicht ganz den Durchschnittswert Gesamt-Münsters von 10,9 erreicht und erheblich hinter der Altstadt mit 26,4 je 1.000 Einwohner liegt, ist dem Handwerk infolge seiner zahlenmäßigen Vertretung sowie seiner äußeren und inneren Struktur- und Erscheinungsmerkmale nicht nur im Hinblick auf das Wirtschaftsleben in Geist eine übergeordnete Stellung beizumessen, sondern gleichfalls im Rahmen des gesamten Wirtschaftslebens der Stadt Münster.

¹⁾ Klammerwerte = Durchschnittswerte Gesamt-Münsters

Ferner ergab die wirtschaftsgeographische Untersuchung, daß in keinem anderen Stadtteil Münsters die Industrie so sehr zur Beeinflussung und Prägung des gesamten Wirtschaftsbildes beiträgt wie gerade im Ortsteil Geist. Innerhalb dieses Gebietes heben sich vier bedeutende Industrieagglomerationen hervor. Es handelt sich hierbei im Süden in Nähe der äußeren Stadtgrenze um das Industriegelände am Königsweg zwischen Hammer Straße und Dortmund-Ems-Kanal und um das westlich davon befindliche Terrain südlich der Weseler Straße an der Mersmannsstiege. Nach vollständiger Erschließung des Geländes am Königsweg wird sich dieses Gebiet zu dem größten geschlossenen und bedeutendsten Industriezentrum Münsters entwickeln. Diese beiden Zentren erfahren ihre Ergänzung durch die Industriekonzentrationen in nördlicher Richtung westlich und östlich der Hammer Straße an der Weißenburgstraße bzw. auf dem Gelände zwischen Dahlweg, Scheibenstraße, Alfred-Krupp-Weg und Friedrich-Ebert-Straße, wo u. a. die bedeutendsten Betriebe Münsters wie die Landmaschinenfabrik Stille, die Maschinenfabrik Hamel GmbH, die Maschinenfabrik Jäger KG und die Bekleidungsfabrik Hillebrand lokalisiert sind, die insgesamt rund 1.500 Arbeitnehmer beschäftigen. Das genannte Industrieterrain mit zahlreichen kleinen bis mittelgroßen Betrieben bildet in seiner Gesamtheit ein bedeutendes Industrieviertel des Ortsteiles Geist und nicht zuletzt ganz Münsters. Darüber hinaus wurden noch einige bedeutende Betriebe in Streuansiedlung vorgefunden wie die Steppdeckenfabrik Kirchhoff, die Bettwarenfabrik Dr. Fromm KG und die Maschinenfabrik Wingenbach KG mit ihren Standorten in Mecklenbeck südlich der Weseler Straße.

Der starke Anteil des Stadtbezirkes Geist an den zentralen Berufen - steht zahlenmäßig hinter der Altstadt an 2. Stelle - mit 86 Ärzten (= 26 % der Gesamtzahl Münsters) - bei einer beträchtlichen Anzahl von 36 Fachärzten - sowie 20 Rechtsanwälten und Notaren (= rund 20 % der Gesamtzahl Münsters) erklärt sich vor allem aus der starken Konzentration auf die verkehrsgünstig und zentral gelegenen Bahnhofstraße sowie die Hammer Straße in Nähe des Ludgeriplatzes. Ferner konnte das Gebiet unmittelbar südöstlich der Altstadt zwischen Schorlemer Straße und Engelstraße als bedeutendes landwirtschaftliches Verwaltungszentrum mit zahlreichen zentralen Einrichtungen analysiert werden. Mit

2 Pädagogischen Akademien in der Scharnhorststraße bzw. Vogel-von-Falkenstein-Straße und der Werkkunstschule am Sentmaringer Weg beherbergt der Stadtteil Geist neben Gewerbe- und Industriebetrieben auch wichtige zentrale Einrichtungen bildender Art.

Zusammenfassung: Unter Berücksichtigung und Auswertung aller vorgefundenen wirtschaftsgeographischen Erscheinungen konnte der Ortsteil Geist von allen Neustadtbezirken eindeutig als das wirtschaftlich weitaus am stärksten entwickelte Gebiet analysiert werden, in dem der ländliche Charakter infolge der Ausbreitung der Siedlungs- und Gewerbebetriebe über das ganze Gebiet fast völlig zurücktritt. Insbesondere der Großhandel, das Handwerk und die Industrie - die hier gegenüber allen anderen Stadtbezirken zahlenmäßig am stärksten lokalisiert sind - formen in stärkerem Maße als in den übrigen Ortsteilen einschließlich der Altstadt die Wirtschaftsstruktur dieses Gebietes, wobei auch das Einzelhandels-geschäftsleben mit 565 Ansiedlungen nicht unbedeutend ist. Überdies werden den 3 genannten Wirtschaftsgruppen Großhandel, Handwerk und Industrie auf Grund ihrer äußeren und inneren Strukturmerkmale auch im Rahmen des gesamten Wirtschaftsbildes Münsters bedeutende überlokale Funktionen zuteil.

Bevölkerungsmäßig weist der Stadtteil Geist (= 1.525 ha Fläche) mit 54.298 Einwohnern (Stand Ende 1960) - = rund 30 % der gesamten Bevölkerung Münsters von 180.177, Ende 1960 - die höchste Bevölkerungszahl Münsters auf vor Mauritz mit 36.049 Einwohnern und zeigt mit 35 Einwohnern je ha die dichteste Wohndichte unter allen Neustadtbezirken. Während Geist von 1950 - 1960 mit 21.288 Einwohnern absolut den höchsten Bevölkerungsanstieg zu verzeichnen hat, liegt jedoch die prozentuale Wachstumsrate mit 64,5 % unter der der Altstadt von 133,8 % und Hafen von 80 %, die aber in Zukunft mit der Fertigstellung der Aaseestadt für 5.000 Menschen beträchtlich höher ausfallen wird.

I. Versuch einer wirtschaftsgeographischen Gliederung Münsters in seiner Gesamtheit

Während sich die wirtschaftsgeographischen Analysen und Synthesen bisher auf die einzelnen Regionalteile bezogen - um dadurch einen besseren Einblick in ihre unterschiedliche wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung zu gewinnen -, wird nunmehr der Versuch einer wirtschaftsgeographischen Gliederung Münsters in seiner Gesamtheit - unter Berücksichtigung und Zugrundelegung der bisher gewonnenen Ergebnisse - im Hinblick auf seine wirtschaftsgeographischen Viertel-Bildungen als räumliche Ordnung sowie sein gesamtes Wirtschaftsbild unternommen.

I. Die wirtschaftsgeographischen Viertel-Bildungen

1. Die Landwirtschaftsviertel

Ein verhältnismäßig breiter Landwirtschaftsgürtel erstreckt sich hufeisenförmig in Uhrzeigerrichtung von Westen (Mecklenbecker Straße) bis Nordosten (Sudmühlenweg) um die gesamten vom Innern her vordringenden Siedlungsgebiete, der insbesondere an der Peripherie der Stadtgrenze gut ausgeprägt ist. Dieser ausgedehnte Agrarstreifen erfährt im Westen eine Unterbrechung bzw. Einengung durch den stetig wachsenden Siedlungskern Gievenbeck nördlich der Roxeler Straße und südlich dieser Ausfallstraße durch das neue vornehme Wohn- und Villengebiet Sentruper Höhe. Die Grevener Straße mit ihren angrenzenden Siedlungsgebieten teilt den an sich geschlossenen hufeisenförmigen Landwirtschaftsgürtel im Norden in 2 Hälften, westlich in das Landwirtschaftsviertel Uppenberg/Gievenbeck und östlich in das Landwirtschaftsviertel Mauritz. Durch die sich längs des Idenbrockweges im Norden des Stadtgebietes in Ainderhaus ausdehnenden Wohnsiedlungen erfährt das Viertel Uppenberg/Gievenbeck eine weitere Einengung, das jedoch in seiner flächenmäßigen Ausdehnung das größte sowie bedeutendste Landwirtschaftsviertel Münsters mit fruchtbaren Böden darstellt und auf das der Hauptanteil der 180 in Münster vorgefundenen landwirtschaftlichen Betriebe entfällt. Wie bereits erwähnt, hebt sich östlich der Grevener Straße ein weiteres geschlossenes Landwirtschaftsviertel bis zur nordöstlichen Stadtgrenze ab, das sich vor allem durch die fruchtbaren Riesel-

felder im Norden als städtisches Besitztum ausgezeichnet. Jedoch verliert dieses Viertel durch die neuerstehende Coerdestadt inmitten dieses Agrargebietes wesentlich an landwirtschaftlicher Prägung. Die Coerdestadt befindet sich als Trabantenstadt etwa 4,5 km vom Zentrum Münsters entfernt und besitzt in dem Hohen Heckenweg die Hauptzufahrtsstraße. Die Haupterschließungsstraße legt sich ringförmig um den neuen Siedlungskern, wobei die einzelnen Wohnbezirke durch Wohnstraßen zu erreichen sind. Ein kleines gewerbliches Gebiet ist etwas abseits der Siedlung geplant. Rings um die Coerdestadt darf nach dem Baugebietsplan nicht gebaut werden.

Im Osten des Stadtgebietes tritt lediglich ein sehr kleines und daher weniger bedeutendes Landwirtschaftsviertel zwischen Dortmund-Ems-Kanal und östlicher Stadtgrenze zutage, da bereits die städtischen Siedlungen bis unmittelbar westlich des Kanals vorgedrungen sind.

Während sich im Süden des Stadtbezirkes die Siedlungen gleichfalls bis zur Stadtgrenze erstrecken - die neue Aaseestadt (5.000 Einwohner), 2 km von der Stadtmitte entfernt, sowie das neuerstandene bzw. erstehende Industriegebiet am Königsweg füllten zwischen Mecklenbecker Straße und Weseler Straße bzw. Dortmund-Ems-Kanal und Hammer Straße weitere bisher noch landwirtschaftlich in Anspruch genommene Flächen -, kristallisieren sich lediglich im Südosten östlich des Kanals zwischen Albersloher Weg und Wolbecker Straße bis zur Stadtgrenze Agrarflächen heraus, die wegen ihrer zusammenhängenden Flächenausdehnung als weiteres Landwirtschaftsviertel einzustufen sind.

Im ganzen betrachtet konnte das Gebiet im Westen der Stadt von der Mecklenbecker Straße bis zur Grevener Straße im Norden von allen 4 Landwirtschaftszonen als das noch größte und bedeutendste geschlossene Landwirtschaftsviertel erkannt werden, in dem die Siedlungsgebiete in ihrer Gesamtheit noch am schwächsten in Erscheinung treten.

2. Die Geschäftsviertel

Die östliche Hälfte der Altstadt als Mittelpunkt des ganzen städtischen Gebietes ist wegen ihrer inneren und äußeren Struktur eindeutig als das Haupteinzelhandelsgeschäftsviertel zu

analysieren. Die 3 Hauptgeschäftsstraßen Prinzipalmarkt, Salz- und Ludgeristraße mit einer sehr geringen Wohnbevölkerung sowie die in ihrem Ausstrahlungsbereich befindlichen Nebengeschäftsstraßen bilden die eigentliche City Münsters. Dieses Hauptgeschäftszentrum mit vorwiegend überlokalen Funktionen findet nach Süden hin in dem dichtbesiedelten Ortsteil Geist längs der Hammer Straße - Teilstück Ludgeriplatz/Augustastraße - mit einer bedeutenden Agglomeration von Geschäften aller Bedarfsstufen sowie in der Weseler Straße (nördlichster Abschnitt) seine stärkste Fortsetzung. Östlich des Altstadtgeschäftszentrums zeichnen sich Wolbecker und Wareндorfer Straße, Hansaring sowie insbesondere die Bahnhofstraße unter Einbezug der Verbindungsstraßen in ihrer Gesamtheit als das östliche Geschäftsviertel des Stadtgebietes ab, das aber bezüglich seiner Strukturmerkmale und geschäftlichen Bedeutung- abgesehen von der Bahnhofstraße - ziemlich im Schatten des Altstadtgeschäftsviertels liegt. Im Norden des Stadtgebietes als unmittelbarer Übergang der Altstadt (Nordviertel) konnte schließlich mit einer beträchtlichen Abschwächung das Gebiet zwischen Steinfurter Straße, Melchersstraße und Kanalstraße als weiteres Geschäftsviertel erkannt werden, wobei insbesondere die Steinfurter Straße/Grevener Straße im Westen und die Kanalstraße im Osten als geschäftliche Schwerpunkte hervortreten, die aber keinesfalls das Niveau des Hauptzentrums der Altstadt erreichen. Darüber hinaus treten weit außerhalb des Stadtzentrums im Norden die Ansiedlungen an der Grevener Straße in Kinderhaus und die Niederlassungen im Südosten in Gremmendorf am Albersloher Weg/Gremmendorfer Weg mit lediglich lokalen Funktionen hervor, die aber in ihrer Gesamtheit wegen einer zu geringen Massierung von Geschäften nicht der Bezeichnung als Geschäftsviertel gerecht werden.

Somit wird im gesamten Siedlungsbild Münsters nur dem Altstadtgeschäftszentrum der Rang eines sehr bedeutenden geschlossenen Geschäftsviertels mit Citycharakter zuteil. Alle übrigen genannten Geschäftsviertel - soweit sie als solche überhaupt bezeichnet werden können - im Süden an der Hammer Straße, im Osten vom Hansaring bis Wareндorfer Straße und schließlich im Norden von der Steinfurter Straße/Grevener Straße bis Kanalstraße einschließlich sind von weitaus geringerer Prägung mit vorwiegend lokalen Funktionen für die benachbarten Wohngebiete und liegen

stark im Einzugsgebiet des Altstadtgeschäftszentrums und sind als solche auch siedlungsgeographisch gesehen als Ausläufer desselben zu bezeichnen.

Während die Altstadt mit 85 Niederlassungen als Großhandelszentrum weniger in Erscheinung tritt, nimmt die Dichte der Großhandelsansiedlungen in südlicher Richtung in der Bahnhofstraße, Friedrich-Ebert-Straße sowie Hammer- und Weseler Straße mit den in ihrem Ausstrahlungsbereich liegenden Nebenstraßen bedeutend zu. Dieser südliche Teil des Stadtgebietes - in Altstadtnähe - kann auf Grund seiner äußeren und inneren Strukturmerkmale als wichtiges Großhandelszentrum Münsters angesehen werden, das sich in östlicher Richtung bis zur Wolbecker Straße und zum Dortmund-Ems-Kanal einschließlich des Stadthafengebietes mit bedeutenden Großhandelsniederlassungen fortsetzt. Ferner konnte im Norden des Stadtgebietes das Gebiet zwischen Steinfurter Straße und Kanalstraße mit den Schwerpunktbildungen in der Steinfurter- und Grevenener Straße in seiner Gesamtheit als Großhandelsviertel analysiert werden. Die Bereiche westlich und östlich der Altstadt zeichnen sich hingegen mit Ausnahme der Warendorfer Straße in stärkerem Maße als reine Wohnzentren ohne irgendwelche wirtschaftsgeographischen Viertel-Bildungen aus.

Während das Einzelhandelsgeschäftsleben seinen weitaus stärksten und augenfälligsten Konzentrationspunkt im Altstadtzentrum erlebt, gruppieren sich die Großhandelsansiedlungen mit starken überlokalen Funktionen in stärkerem Maße im Norden und Süden in verkehrsmäßig guter Lage um die Altstadt und erfahren längs der geräumigen und gut zu erreichenden Ausfallstraßen ihre Schwerpunktbildungen.

3. Die Handwerksviertel

Als Handwerksviertel kristallisieren sich insgesamt 4 größtenteils geschlossene Gebiete heraus. Eine starke handwerkliche Prägung erfährt wiederum das dichtbevölkerte südliche Stadtgebiet im Bereich zwischen weseler- und Friedrich-Ebert-Straße, wobei die Hammerstraße als der Hauptkonzentrationspunkt fungiert. In nordöstlicher Richtung findet dieses Viertel in Altstadtnähe durch das ausgeprägte Handwerksviertel zwischen Hauptbahnhof/Staufenstraße und Hansaring/Hohenzollernring sowie Ost-

marktstraße seine Ergänzung. Das Terrain westlich der Staufenstraße/Osnabrücker Bahnlinie bis zur Aa und Altstadtgrenze hebt sich wiederum im großen und ganzen als reines Wohngebiet ab.

Während das Altstadtgebiet mit fast 380 Handwerksbetrieben, die aber auf Grund ihrer äußeren und inneren Struktur sowie der vielfachen Angliederung an den Einzelhandel im äußeren Siedlungsbild weniger als Handwerksviertel hervortreten - abgesehen von den Randgebieten -, erfährt weiterhin das sich nördlich an die Altstadt anschließende Gebiet (Nordviertel) mit etwa 360 Betrieben eine starke handwerkliche Prägung, wobei das Handwerksviertel im Westen durch die Steinfurter Straße, im Norden durch die Melchersstraße/Kerßenbrockstraße und im Osten durch die Kanalstraße räumlich begrenzt wird.

4. Die Industrieviertel

Während Handel und Handwerk in stärkerer Viertel-Bildung in vielen Teilen des Stadtgebietes anzutreffen sind, konzentrieren sich die Industrieviertel Münsters fast ausschließlich auf das südliche Stadtgebiet. Zwischen Hansaring, Albersloher Weg und Dortmund-Ems-Kanal hebt sich mit aller Deutlichkeit das Stadthafengebiet als größeres geschlossenes Industrie- und Gewerbegebiet ab, das in südlicher Richtung bis zur Stadtgrenze durch die Industrieansiedlungen auf der Loddenheide östlich des Kanals und das neuerschlossene Industriegelände westlich des Kanals durch das Industriegelände am Königsweg seine Ergänzung findet und in ihrer gesamten Ausdehnung als bedeutendes Industrieviertel zu analysieren ist. Westlich davon treten die Gebiete westlich und östlich der Hammer Straße an der Weißenburgstraße und am Dahlweg/Scheibenstraße im äußeren Siedlungsgebiet als Industrieviertel hervor. Letztlich ist noch weiter südwestlich südlich der Weseler Straße das Industrieviertel an der Mersmannsstiege zu nennen. Während sich der Westen und der Osten des Stadtgebietes im wesentlichen als industriefreie Zonen auszeichnen, konnte im Norden lediglich das neue Industrieviertel am Nienkamp östlich der Greverer Straße angetroffen werden. Die räumliche Ordnung der münsterschen Industrieviertel wurde nicht zu einem unerheblichen Teil von Zufälligkeiten mitbestimmt: einmal von der Lage der ehemaligen Wehrmachtsgelände und zum anderen - was für die neuerschlossenen Viertel gilt - von

der Möglichkeit eines günstigen Landerwerbs für industrielle Zwecke.

5. Die Verwaltungsviertel

Ferner führte die wirtschaftsgeographische Analyse zu der Feststellung, daß die Altstadt nicht nur als Hauptgeschäftsviertel, sondern darüber hinaus gleichfalls als Hauptverwaltungsviertel Münsters fungiert. Die zentralen Verwaltungsinstitutionen konzentrieren sich in der Hauptsache wie das Geschäftsleben auf den östlichen Altstadtabschnitt. Die Funktion der Altstadt als Hauptverwaltungsviertel wirkt sich u. a, in einer starken Verkehrskonzentration aus, die wiederum für die Stellung und Entwicklung des Altstadtgeschäftslebens von großer Bedeutung ist. Dieser Umstand mag dazu beigetragen haben, daß bisher eine stärkere Citysierung der Außenbezirke nicht eingetreten ist.

Der westliche Teil der Altstadt ist hingegen in erster Linie als Universitätsviertel gekennzeichnet, das sich in westlicher Richtung im Stadtteil Gievenbeck als Universitätskliniken-Viertel fortsetzt.

Abschließend ist noch auf das bedeutende landwirtschaftliche Verwaltungsviertel unmittelbar südöstlich der Altstadt im Bereiche zwischen der Schorlemer Straße und Engelstraße mit zahlreichen zentralen Einrichtungen zu verweisen.

6. Zusammenfassung

In seiner Gesamtheit erfährt das Stadtgebiet Münster eine unterschiedliche wirtschaftsgeographische Gliederung. Während in den westlichen und nördlichen bis nordöstlichen Randzonen die Landwirtschaft das Strukturbild bestimmt, konnten mit zunehmender Ausrichtung auf den inneren Siedlungskern sehr unterschiedliche Viertel-Bildungen herausgestellt werden. In der östlichen Hälfte der Altstadt als zentraler Punkt des gesamten Stadtgebietes formen das Einzelhandelsgeschäftsleben sowie die zentralen Verwaltungsinstitutionen den Charakter dieses Gebietes, wohingegen in den Randgebieten wirtschaftliche Mischviertel vorherrschen. Das südliche Stadtgebiet im Bereiche zwischen Weseler Straße und Friedrich-Ebert-Straße zeichnet sich als gemischtes Handels- und Handwerksviertel mit industriellen Zügen aus. Der südliche Stadtteil süd-

östlich der Friedrich-Ebert-Straße ist als Industrieviertel gekennzeichnet. Gleichfalls zeigen die östlichen und nördlichen Neustadtsiedlungsgebiete mit Einzelhandels-, Großhandels- und Handwerksniederlassungen ein gemischtes Siedlungsbild, wobei von einer reinen Viertelbildung nicht gesprochen werden kann. Das westliche Stadtgebiet, das sich in seinen Siedlungsteilen als fast reines Wohn- und Villengebiet auszeichnet, zeigt hingegen die schwächste wirtschaftliche Prägung. Lediglich die Universitätskliniken am Westring bilden einen größeren in sich geschlossenen Komplex.

II. Das Wirtschaftsbild Münsters in seiner Gesamtheit

Einen abschließenden Gesamtüberblick über die Entwicklung und den Stand der Umsatzleistungen der einzelnen Wirtschaftsgruppen Münsters sowie die daraus resultierende wirtschaftliche Bedeutung vermittelt umseitige Übersicht. Unter Zugrundelegung der Umsatzzahlen des Jahres 1959 übertrifft der Großhandel mit einem Umsatz von 1.150.503.000 DM (= 46,7 % des Gesamtumsatzes Münsters) alle anderen Wirtschaftsgruppen um ein erhebliches und stellt damit fast die Hälfte des Gesamt-Umsatzes von 2.463.145.000 DM dar und fällt über 4mal so hoch aus wie der Einzelhandels-Umsatz von 267.100.000 DM (= 10,8 % des Gesamt-Umsatzes). Die Groß- und Einzelhandelsumsätze zusammen mit einem Betrag von 1.417.613.000 DM belaufen sich auf nicht weniger als 57,5 % des gesamten münsterischen Jahres-Umsatzes aller Wirtschaftszweige. Daraus geht die einzigartige überregionale Stellung Münsters als bedeutendes Handelszentrum eines weiten Umlandes hervor. Das herstellende und verarbeitende Gewerbe ist mit 667.591.000 DM nur zu 27,11% am Gesamtumsatz beteiligt, wovon etwa 18,4 % (= 465.269 Mill.) auf die Industrie und 8 % (= 195.175 Mill.) auf das Handwerk entfallen. An den Industrieumsätzen von insgesamt 454.269.000 DM ist das Baugewerbe/Bauindustrie mit etwa 125.055.000 DM zu einem beträchtlichen Teil beteiligt und dem damit eine große Bedeutung im Wirtschaftsleben Münster beizumessen ist. Gänzlich unbedeutend sind hingegen die landwirtschaftlichen Umsätze mit 3.345.000 DM, die nur 0,1 % des Gesamtumsatzes ausmachen. Es ist hierbei aber zu berücksichtigen, daß in diesem Betrag nur die Umsätze der buch-

Umsätze der Wirtschaftshauptabteilungen der Stadt Münster
(im Jahr 1957 und 1959)

1) 2)

Wirtschaftsabteilungen	Steuerpflichtige		Umsatz in 1.000 DM		Zunahme bzw. Abn. in 1.000 DM	in %	Umsatz in % des Gesamtumsatzes d. Jah. 59
	1957	1959	1957	1959			
Landwirtschaft	23	18	2.776	3.345	+ 569	+ 20,5	0,1
Herstellendes und verarbeitendes Gewerbe	1.579	1.550	579.243	667.591	+ 88.348	+ 15,3	(27,1)
davon Industrie	150	155	393.848	454.269	+ 60.421	+ 15,3	18,4
Handwerk	1.113	1.129	161.223	195.175	+ 33.952	+ 21,1	8,0
Kleingewerbe	316	266	24.172	18.147	- 6.025	- 23,9	0,7
Großhandel	548	525	856.226	1.150.503	+294.277	+ 34,4	46,7
Einzelhandel	1.029	1.103	232.148	267.110	+ 34.962	+ 15,1	10,8
Sonstige Wirtschaftsbe- reiche	1.811	1.959	179.965	374.596	+194.631	+108,2	15,3
Insgesamt	4.990	5.155	1.850.358	2.463.145	+612.787	+ 33,1	100,0

- 254a -

1) Erstellt und errechnet nach Angaben in: Statistischer Jahresbericht der Provinzialhauptstadt Münster, 1960, S. 94

2) Ohne Steuerpflichtige bis unter 8.000 DM Gesamtumsatz
(Abweichungen in den Summen durch Runden der Zahlen)

führenden Betriebe - deren Anteil sehr gering ist - zum Ausdruck kommen.

Den stärksten absoluten (= 294.277 Mill = 47,9 % des gesamten Umsatzanstieges von 612.787 Mill.) und zugleich prozentualen Anstieg mit 34,4 % in der Zeit von 1957 - 1959 hat gleichfalls der Großhandel zu verzeichnen vor dem Handwerk mit 21,1 % (= 33.952 Mill.), der Industrie mit 15,3 % (= 60.421 Mill.) und dem Einzelhandel mit 15,1 % (= 34.962 Mill.). Somit ist der Großhandel im Rahmen des gesamten Wirtschaftsbildes Münsters umsatzmäßig der weitaus mächtigste Wirtschaftsbereich, dessen starke Entwicklung sich u. a. bereits beim Vergleich mit anderen führenden Großstädten herauskristallisierte. Ferner ist der Einzelhandel mit überlokalen Funktionen für die Versorgung eines weiteren Hinterlandes als ein nicht untergeordneter Wirtschaftszweig anzusehen. Diese Aussage trifft gleichfalls für das Handwerk zu, das gegenüber Industriestädten eine sehr gute Position einnimmt. Neben diesen hervortretenden Wirtschaftsgruppen wird der münsterschen Industrie nur eine geringe Bedeutung zuteil und tritt im Hinblick auf das gesamte Wirtschaftsbild stark in den Hintergrund. Wie bereits an anderer Stelle zur Genüge herausgestellt wurde, haben selbst Kulturstädte ohne nennenswerte industrielle Züge wie Bonn, Heidelberg und Freiburg wesentlich höhere Industrie-Umsätze als Münster zu verzeichnen und charakterisieren damit seine Minderstellung.

Ein nicht außer acht zu lassender Wirtschaftsfaktor ist schließlich der Fremdenverkehr, der nicht zuletzt aus der Funktion Münsters als Kultur-, Handels- und Verwaltungszentrum und der gepflegten Gastronomie resultiert. Der Fremdenverkehr konnte jährlich gesteigert werden. Während im Jahre 1955 86.152 (davon 6.228 Ausländer) Fremde Münster besuchten, wurden im Jahre 1960 bereits 177.050 (davon 8.181 Ausländer) gezählt.

Während bei den obigen Darlegungen die wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Wirtschaftsgruppen unter den Gesichtspunkten ihrer Umsatzleistungen gesehen wurde, ergibt sich jedoch unter Berücksichtigung der Zahl der in diesen Wirtschaftsgruppen Beschäftigten ein anderes Bild, was in der umseitigen Darstellung zum Ausdruck kommt, die die in Münster wohnenden Arbeiter, Ange-

Unselbständig Beschäftigte¹⁾ - der in Münster wohnenden Arbeiter, Angestellten und Beamten - in den Wirtschaftsabteilungen Münsters 1950 und 1961.

Wirtschaftsbereich bzw. Wirtschaftsabteilungen	Sept. 1950		Sept. 1961	
	Anzahl	in % der Ges. Besch.	in % der Ges. Besch.	
A. <u>Land- und Forstwirtschaft</u>	656	1,51	664	0,94
B. <u>Industrie und Handwerk</u>				
a) Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden, Energiewirtschaft	858	1,97	1.318	1,86
b) Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung	2.233	5,13	5.345	7,55
c) Sonstiges verarbeitendes Gewerbe	4.347	9,99	6.873	9,70
d) Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe	5.049	11,60	8.055	11,37
Zusammen	12.487	28,69	21.591	30,48
C. <u>Handel und Verkehr</u>				
a) Handel, Geld- und Versicherungswesen	7.135	16,39	14.745	20,80
b) Verkehr	4.862	11,17	5.569	7,86
Zusammen	11.997	27,56	20.314	28,67
D. <u>Öffentliche Dienste und Dienstleistungen</u>				
a) Öffentliche Dienste und Dienste im öffentlichen Interesse	13.988	32,14	20.524	28,97
b) Dienstleistungen	4.398	10,10	7.752	10,94
Zusammen	18.386	42,24	28.276	39,91
Insgesamt	43.526	100,00	70.845	100,00
	=====			

1) Während die Zahlen aus dem Jahre 1950 auf der am 13. 9. 1950 stattgefundenen Volkszählung beruhen, sind die Angaben des Jahres 1961 das Ergebnis einer vom Arbeitsamt Münster am 30. 9. 1961 durchgeführten Auszählung

stellten und Beamten - also ohne die Selbständigen und mitarbeitenden Familienangehörigen - erfaßt. Hiernach zählte im Jahre 1961 der Wirtschaftsbereich "Öffentliche Dienste und Dienstleistungen" bei 28.276 Tätigen mit 39,91 % die meisten Beschäftigten Münsters von insgesamt 70.845 Personen. An 2. Stelle stehen die Industrie und das Handwerk mit 21.591 Beschäftigten (= 30,48 % Gesamt-Münsters) vor dem Sektor Handel und Verkehr mit 20.314 Tätigen (= 28,67 % Gesamt-Münsters). Innerhalb des Wirtschaftsbereiches "Industrie und Handwerk" zählt das Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe mit 8.055 Beschäftigten (= 11,37 % Gesamt-Münsters) die höchste Beschäftigtenzahl vor der Gruppe Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung mit 5.345 Beschäftigten (= 7,55 % Gesamt-Münsters).

Nach der Beschäftigtenzahl geurteilt, ergeben sich für Münster folgende 3 Hauptwirtschaftssäulen in der Reihenfolge:

Öffentliche Dienste u. Dienstleistungen

	mit 28.276 Besch.	(=39,91 %)
Industrie und Handwerk	mit 21.591 Besch.	(=30,48%)
Handel und Verkehr	mit 20.314 Besch.	(=28,67%)

Ferner ist aus der Übersicht abzulesen, daß sich von 1950-1961 die Zahl der unselbständigen Beschäftigten von 43.526 um 27.319 (= 62,8 %) auf 70.845 erhöht hat. Während diese Zahl im Jahre 1950 = 36,7 % der Bevölkerung Münsters ausmachte, betrug sie 1961 = 38,9 %. Weiterhin zeigt ein Vergleich der Beschäftigten in den einzelnen Wirtschaftsbereichen bzw. -abteilungen von 1950 mit 1961, daß keine wesentliche Änderung in der Wirtschaftsstruktur Münsters eingetreten ist:

	%tualer Anteil der Erwerbstätigen in den einzelnen Wirtschaftsbereichen an der gesamten Beschäftigten-Zahl	
	1961	1950
Öffentliche Dienste und Dienstleistungen	39,91 %	(42,24 %)
Industrie und Handwerk	30,48 %	(28,69 %)
Handel und Verkehr	28,67 %	(27,56 %)
Land- und Forstwirtschaft	0,94 %	(1,51 %)

Der Anteil von Industrie und Handwerk an den nicht selbständigen Berufstätigen hat sich demnach lediglich um 1,79 %, von Handel

und Verkehr um 1,11 % zu Lasten der öffentlichen Dienste und Dienstleistungen sowie Landwirtschaft erhöht. Während der Anteil der unselbstständigen Beschäftigten in der Land- und Forstwirtschaft im Jahre 1950 noch 1,51 % betrug, ist er bis zum Jahre 1961 auf 0,94 %, also um mehr als ein Drittel zurückgegangen.

Der hohe prozentuale Anteil der Beschäftigten der Öffentlichen Dienste und Dienstleistungen von fast 40 %, der in Industriestädten vergleichsweise nur rund 10 - 15 % beträgt, läßt den starken Charakter Münsters als Kultur- und Verwaltungsstadt deutlich hervortreten.

Da sich in der Wirtschaftsstruktur Münsters trotz der Ansiedlung von zahlreichen neuen Industriebetrieben keine nennenswerten Veränderungen ergeben haben, ist auch keine größere Wandlung in der sozialen Bevölkerungsstruktur zu erkennen. Nach den Ergebnissen der Volkszählung im Jahre 1950 - die daher auch heute noch Gültigkeit haben - zeigte Münster folgendes sozialstrukturelles Bild, das sich auch gegenüber der Vorkriegszeit im Jahre 1939 nicht wesentlich geändert hat:

	<u>1939</u> ¹⁾	<u>1950</u> ²⁾
Arbeiter	39,4 %	42,1 %
Angestellte	30,3 %	33,6 %
Beamte	16,8 %	11,0 %
Selbständige	10,4 %	11,3 %
Mithelfende Familien- angehörige	<u>3,1 %</u>	<u>2,0 %</u>
	100,0 %	100,0 %

Für die Sozialstruktur Münsters ist nach wie vor das Überwiegen der Beamten und Angestellten gegenüber den Arbeitern charakteristisch. Diese Erscheinung ist natürlich nicht ohne Einfluß auf den kulturellen Sektor und die Entwicklung des münsterschen Geschäftslebens geblieben, das sich durch eine Vielzahl von hochwertigen Spezialläden mit einem individuellen Warenangebot sowie durch die Herausbildung eines gepflegten Gaststättenwesens auszeichnet.

Auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung ist wohl kaum eine grundlegende Änderung der Wirtschafts- und Sozialstruktur

1) Quelle: Hermann; Die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt, unveröffentlichtes Manuskript

2) Quelle: Statistischer Jahresbericht der Provinzialhauptstadt Münster, 1960, S. 1

der Stadt Münster zu erwarten, die weiterhin in der Hauptsache als Handels-, Verwaltungs- und Kulturzentrum für ein weites sie umgebendes Hinterland fungieren wird und damit eine uralte traditionelle Position, die sie schon seit Jahrhunderten innehat, beibehält.

J. Schlußwort

Mit der vorliegenden Studie - in Form einer Analyse und Synthese - glaubt der Verfasser einen eingehenden Einblick in die Wirtschaftsstruktur der Stadt Münster unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Ordnung und der Lokalisationsphänomene der einzelnen Wirtschaftsgruppen gegeben zu haben. Das Ganze kann letztlich - wie schon einleitend angedeutet wurde - nur als ein Versuch angesehen werden. Peter Schöller wies bereits in seiner Niederschrift "Vom Geist und Lebensstil der Stadt - Anmerkung und Gedanken zur individuellen Stadtgeographie" darauf hin, daß die Stadt als die höchstentwickelte Form menschlichen Zusammenlebens begrifflich und typologisch nur unvollkommen zu erfassen ist ¹⁾. Andererseits unterliegt das äußere Erscheinungsbild der Stadt wie auch ihre wirtschaftliche Struktur dauernden Veränderungen, so daß die angestellten Aufnahmen und Darstellungen als Momentaufnahme zu gelten haben, wenngleich auch die Eigenart einer Stadt sowie ihre Funktionen im wesentlichen unverändert bleiben.

Wie sehr sich das äußere Erscheinungsbild und die wirtschaftsgeographische Gliederung Münsters in ihrer Gesamtheit in Zukunft verändern werden, ist dem Leitplan (Flächennutzungsplan - dient als Grundlage für die weiteren öffentlichen und privaten Planungen) der Stadt Münster von 1960, der für eine Stadt von etwa 225.000 Einwohnern aufgestellt ist und das starke Wachstum Münsters in all seinen Teilen berücksichtigt, am besten zu entnehmen, wonach in der Flächenbilanz folgende Veränderungen geplant sind:

1) Schöller, P.: Vom Geist und Lebensstil der Stadt - Anmerkungen und Gedanken zur individuellen Stadtgeographie.
In: Wirtschafts- und sozialgeographische Themen
zur Landeskunde Deutschlands, S. 45

Flächenbilanz ¹⁾

	<u>Flächen 1959/60</u>		<u>zukünftig</u>	
1. Öffentliche Grünflächen	73 ha	1,0 %	160 ha	2,2 %
2. Sportflächen	51 "	0,6 %	140 "	1,9 %
3. Kinderspielplätze	8 "	0,1 %	26 "	0,3 %
4. Kleingärten	114 "	1,6 %	165 "	2,2 %
5. Friedhöfe	20 "	0,3 %	27 "	0,4 %
6. Wälder	439 "	6,0 %	439 "	6,0 %
7. Landwirtsch. Flächen	3.983 "	53,9 %	2.396 "	32,4 %
8. Wasserflächen	152 "	2,1 %	181 "	2,5 %
Freiflächen insges.	4.840 ha	(65,6) %	3.534 ha	(47,9) %
9. Bebaute	1.729 "	23,4 %	2.796 ha	37,8 %
10. Verkehrsflächen (Eisenbahn, Kanal, Hauptverkehrsstr. Parkp)	795 "	10,7 %	1.033 "	14,0
11. Sonstiges	19 "	0,3 %	20 "	0,3 %
Bauflächen	2.543 ha	(34,4) %	3.849 ha	(52,1) %
+Freiflächen	4.840 "	(65,6) %	3.534 "	(47,9)
Insges.	7.383 ha		7.383 ha	
<u>Bauflächen:</u>	<u>1959/60</u>		<u>zukünftig</u>	
Wohnflächen	1.182 ha		1.594 ha	
Industrie u. Gewerbe	143 "		354 "	
Geschäftsgebäude	59 "		59 "	
Universität	43 "		203 "	
Sonstiges	302 "		1.639 "	
	1.729 ha		3.849 ha	

Eine Verteilung der Bevölkerung ist wie folgt geplant:

<u>Stadtteil</u>	<u>Einwohner 1960</u>	<u>in %</u>	<u>zukünftig</u>	<u>in %</u>
Altstadt	14.316	7,9	15.000	6,7
Mauritz	36.049	20,0	46.300	20,6
Hafen	29.902	16,6	34.800	15,5
Geist	54.298	30,1	69.600	30,9
Gievenbeck	10.574	5,9	17.300	7,7
Uppenberg	34.978	19,5	42.000	18,6
	180.117	100	225.000	100,0

1) Erstellt nach Angaben des Städtischen Planungsamtes der Stadt Münster

Adreßbuch der Stadt Münster, 1959

Amtliches Fernsprechbuch 8 für den Bezirk der Oberpost-
direktion Münster (Westf.),
1 961/62

Zeitungsartikel aus den Westfälischen Nachrichten - Teil:
Münsterischer Stadtanzeiger -
und der Münsterschen Zeitung

Ferner wurden Auskünfte eingeholt bei:

Stadtverwaltung Münster

Städtischen Verkehrsbetrieben Münster

Städtischen Hafenverwaltung Münster

Schulamt der Stadt Münster

Bundesbahndirektion Münster

Oberpostdirektion Münster

Bahnhofsverwaltung Münster

Arbeitsamt Münster

Finanzamt Münster Stadt

Industrie- und Handelskammer Münster

Handwerkskammer Münster

Kreishandwerkerschaft Münster

Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe

Verkehrsverein Münster

Landesplanungsgemeinschaft Westfalen

Darüber hinaus wurden bei etwa 150 Betrieben Befragun-
gen durchgeführt

